ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgiei rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 35-36. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 29 września 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 227

Zmiana zapatrywań na eksploatację Tczewa jako portu morskiego.

Spory teoretyczne co do możliwości wykorzystania dolnej Wisły od Tczewa do ujścia Schiewenhorst jako dojazdu morskiego, oraz sposobu przeładunku z kolei, czy też ze statków rzecznych pod Tczewem zostały faktycznie przerwane przez powstanie przystani węglowej Towarzystwa Wisła-Bałtyk w Tczewie, któremu sprzyjała konjunktura strejku węglowego w Anglji. Ta konjunktura zadecydowała właśnie o tem, że rozwinął się w Tczewie przeładunek kolejowo-morski, a nie rzeczno-morski, gdyż berlinki ładowane węglem w ogólnej ilości ładunku do 60 000 ton miesięcznie omijały ze swym węglem Tczew i były przeładowywane na statki morskie wszystkiemi możliwemi sposobami w porcie gdańskim.

W owej sytuacji nie chodziło o koszta przeładunku, lecz jedynie o samą możność wywiezienia węgla prawie że za wszelką cenę.

Po przejściu tej konjunktury trwał jeszcze dość długi okres postrejkowy, kiedy koncerny węglowe, szczególnie dąbrowieckie miały jeszcze znaczne trudności w przydzieleniu im transportów węgla na Gdańsk.

Sytuacja zmieniła się mniejwięcej w lutym b. r., przyczem Żegluga Wisła-Bałtyk już tylko czyniła pozory ruchu i zaniechała go przy pierwszej sposobności, gdy w czerwcu nastąpił gwałtowny spadek wody, uniemożliwiający pełne ładowanie w Tczewie.

Obecnie Towarzystwo Wisła-Bałtyk całkowicie pozbyło się swego taboru morskiego. Niema widoków, ażeby z przystani tego towarzystwa w Tczewie ładowano w obecnych warunkach na statki morskie węgiel, tembardziej, że Towarzystwo zarezerwowało sobie przystań w prawdopodobnym celu przyszłego ładowania na berlinki do Królewca i Kłajpedy, z zapewnieniem eksportu tą drogą węgla dla kopalń dąbrowieckich. W tych warunkach upada koncepcja wykorzystania Tczewa do przeładunku z kolei na statki morskie, tembardziej, że z wyjątkiem nielicznych lichtug statki morskie nie kładą masztów, a poniżej mostów kolejowych w Tczewie niema jeszcze odpowiedniego połączenia sieci kolejowej z Wisłą.

Nic więc dziwnego, że obecnie w pierwszym rzędzie wysuwa się ponownie koncepcja przeładunku rzeczno-morskiego pod Tczewem.

Myśl ta, wciąż powracająca, łączy się z projektami reorganizacji Zjednoczonego Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi, między linjami którego Warszawa—Gdańsk i transportami holowniczemi na tejże linji, a portem gdyńskim jako macierzystym portem Żeglugi Polskiej miałaby być zapewniona pewna łączność.

Sprawie tej poświęcona jest przychylna wzmianka w półurzędowym „Przemyśle i Handlu" z dnia 22-go września.

Wskazuje to na szerokie już obecnie zainteresowanie tą sprawą, która łączy ważne interesy żeglugi rzecznej ze sprawami przewozów morskich i z rozbudową własnych portów morskich w Gdyni i w Tczewie.

Wynalazek polski w realizacji niemieckiej.

Tygodnik „Przemysł i Handel" podawał jeszcze w grudniu 1927 roku:

Donoszą nam z Grudziądza, że zamieszkali tamże inż. Wilimek i W. Kozietulski rozwiązali konstrukcyjnie mechaniczne urządzenie przeładunkowe do węgla, rudy i innych ciał sypkich, dozwalające zawartość odkrytych wagonów towarowych, bez względu na ich pojemność i wysokość, po odpowiedniem uchwyceniu wagonu i unieruchomieniu go, podnieść do takiej wysokości, by przy przechylaniu go pod katem 135°, zawartość jego mogła zsypać się własnym ciężarem po odpowiednio rozgałęzionej rynnie do obu luków statku morskiego lub rzecznego.

Podkreślić należy, że urządzenie to rozwiązuje pomyślnie problemat wyładunku wagonów wzdłuż ich osi podłużnej, zamiast przeważnie w Europie stosowanego wyładunku czołowego, który wymaga specjalnych urządzeń wagonu, pozwalających otwierać część przednią jego skrzyni oraz działa ujemnie na zderzaki wagonowe, rozpierając jednocześnie ściany podłużne skrzyni wagonowej.

PP. G. Willimek i W. Kozietulski przy projektowaniu swego urządzenia przeładunkowego starali się zapewnić mającemu być wyładowywanemu wagonowi takie warunki, by żadna z jego części składowych nie mogła ulec jakiemukolwiek uszkodzeniu, zwracając specjalną uwagę na dokładne uchwycenie nadwozia, przy jednoczesnem unieruchomieniu podwozia wagonu.

Dzięki odpowiednim właściwościom całej konstrukcji zużycie potrzebnej energji elektrycznej jest stosunkowo niewielkie, co eksploatację jego czyni bardzo ekonomiczną, wymagając też obsługi zaledwie 3 do 4 ludzi.

Wydajność przeładunkowa urządzenia wynosi 20 do 30 wagonów na godzinę, niezależnie od ich pojemności.

Tak znaczna wydajność przy małem zużyciu energji elektrycznej i nielicznej obsłudze redukuje koszt przeładunku 1 tony węgla z wagonu na statek w stosunku 1 : 10 obecnych kosztów, co pozwala przy pełnem wykorzystaniu wydajności tego urządzenia, zamortyzować koszt jego instalacji w przeciągu 6 miesięcy.

W zeszycie tegoż czasopisma nr. 38, 15-go września 1928 r. czytamy:

Wynalazek polski w zakresie urządzeń przeładunkowych. — Nawiązując do notatki pod tym samym tytułem w tyg. „Przemysł i Handel" zesz. 51/1927, dotyczącej urządzenia przeładunkowego „Z", systemem Inż. G. Willimka i Wł. Kozietulskiego, zaznaczyć należy, że wynalazcy uzyskali od Ministerstwa Komunikacji zezwolenie na stosowanie w praktyce tego urządzenia, budowy zaś urządzeń „Z" podjęła się fabryka „Bamag", wyspecjalizowana w tym kierunku, która gwarantuje wydajność przeładunkową urządzenia, określając ją na minimum 20 wagonów na godzinę.

Opracowany przez fabrykę „Bamag" typowy projekt konstrukcyjny, po bardzo ścisłych obliczeniach, zapewniających maksymum solidności budowie, doprowadził do znacznego bardzo obniżenia pierwotnej sumy kosztorysowej całego urządzenia, co wpływa bardzo dodatnio na jego amortyzację; ustalone ostatecznie zużycie potrzebnej energji elektrycznej tylko na 55 KW redukuje koszt przeładunku węgla z wagonu na statek do 6 gr. od tony, naturalnie przy dostatecznem wyzyskaniu zdolności przeładunkowej.

Powyższe okoliczności powodują, że kalkulacja handlowa budowy i eksploatacji urządzenia przeładunkowego „Z" przedstawia się korzystnie i powinna zainteresować eksporterów węgla, może bowiem wpłynąć na jego konkurencyjność na rynkach zagranicznych.

Prócz tego duża zdolność przeładunkowa urządzenia „Z" nie pozostałaby bez poważnego wpływu na prędszy, niż obecnie, obrót wagonów-węglarek, jak również znacznie skróciłaby czas załadunku i postoju w porcie statków morskich, gdyż statek o pojemności np. 3 000 t. mógłby być załadowany w przeciągu 5 godzin.

Jak widać z powyższego, środki techniczne kraju s ajednak jeszcze za małe żeby realizować twórczą myśl polskich inżynierów.

Port węglowy w Cardiff.

Dzięki ładowaniu węgla na statki w olbrzymiej ilości jak na eksport, tak też do bunkrowania główny port Walji Cardiff co do ruchu okrętowego znacznie przewyższa Antwerpię, Liverpool i Londyn, jak również Nowy York.

W statystykach porównawczych portów największych jednak wcale on nie figuruje, gdyż ma tylko jeden produkt eksportowy, a w imporcie przeładowuje stosunkowo skromne ilości zboża.

Przestroga to dla nas, co do zewnętrznego oceniania znaczenia portu z ilości przeładunkowego węgla, lub innego taniego masowego towaru. Pod tym względem musimy mieć na uwadze skromny jeszcze ruch innych towarów przez Gdynię poza węglem i nie porównywać liczb ogólnych towaru przeładunkowego w Gdyni z liczbami dla Gdańska, w których zawarte są najróżniejsze pozycje, gdyż główny prąd eksportu i importu poszczególnych towarów przechodzi z Polski i do Polski przez Gdańsk.

Niemniej jednak Cardiff ma duże znaczenie jako port załadowujący dziesiątki miljonów ton węgla rocznie, a przytem mający za sobą najdłuższą tradycję jako port węglowy. Budowa doków służących do ładowania na statki węgla rozpoczęła się w roku 1830, i trwa przez blisko 100 lat, stale powiększając ten port, przy którym rozwinęło się miasto liczące 260 000 mieszkańców.

Jest tu obecnie przeszło 100 dźwigów, co samo wskazuje na dużą intensywność przeładunku. Budowa pierwszego doku rozpoczęta była w roku 1830 za specjalnem zezwoleniem parlamentu. Dok bowiem był budowany przez osobę prywatną, markiza Bute, na własną odpowiedzialność i na własny koszt. Następny dok — wschodni dok Bute rozpoczęto budować w 1852 roku i zakończono po siedmiu latach, również jako prywatne przedsiębiorstwo trustu markiza Bute.

Zachodni dok Bute, wykończony w roku 1830 kosztował 390 000 Ł i dał użytecznych nabrzeży 2 750 metrów. W tym czasie nie było jeszcze połączenia kolejowego z kopalniami i zastępował go krótki kanał dla barek, który prowadził z kopalni bliższych do doku. Dopiero w 1841 roku zbudowano pierwszą kolej, co stało się wkrótce pobudką do budowy drugiego doku. Ten dok dał 4 kilometry nowych nabrzeży. Dok ten został zbudowany już bez opinji parlamentu, na własną rękę spółki Bute.

W następnych latach zbudowano kolej węglową. Trzeci basen, tak zwany Roat Basen zbudowano w 1874 roku, z 800 metrami nabrzeża.

W sześć lat później trust spółki Bute otrzymał zezwolenie na budowę doku Roat, którego wejściem jest Roat Basen. Roboty wykończono w 5 lat później i otrzymano w ten sposób 2 350 metrów dodatkowego nabrzeża.

W tym czasie trust markiza Bute nazywał się już Bute Docks Company. Towarzystwo to otrzymało w roku 1894 zezwolenie na budowę nowego doku, Królowej Aleksandry, a w roku 1897 zostało to towarzystwo przemianowane na Towarzystwo Kolei Cardyfskich. Ciekawe jest, że pożyczka zaciągnięta na budowę tego doku, wypuszczona w wysokości 800 000 Ł po 4% została podpisana cała w ciągu godziny od otwarcia list subskrypcyjnych.

Ustawa z roku 1897-go upoważniła nowe towarzystwo do budowy pewnych kolei pomiędzy dokami i kopalniami. Zbudowano wówczas 5 kolei krótszych o łącznej długości około 20 km. Dok Królowej Aleksandry został otwarty dopiero w 1907 roku. Ma on nabrzeże długości 2 000 metrów.

Jednocześnie z rozwojem Cardifu odbywał się również rozwój sąsiednich portów węglowych — Newport, Swansea i innych.

W ostatnich czasach doki we wszystkich tych portach i koleje stały się wyłączną własnością jednego właściciela: Towarzystwa Kolejowego Great Western Railway Company.

Organizacja ta jest charakterystyczna dla warunków angielskich, gdzie kilka wielkich towarzystw kolejowych trzyma w posiadaniu również kopalnie, doki portowe (mybyśmy powiedzieli baseny portowe), jak również przewozy statkami na kontynent.

Techniczne urządzenia przeładunkowe w Cardiffie.

Środki przeładunkowe Cardiffu zostały zmodernizowane dopiero w ostatnich latach, w związku z zastosowaniem wagonów o większej pojemności. Przedtem stosowano wagony najwyżej 15-o tonowe. Wywrotnice zbudowane dla tych wagonów nie mogłyby już przyjmować wagonów 20-o tonowych, które się stosują obecnie w coraz większej mierze do przewozu z kopalń węgla do nabrzeży doków. Jak wiadomo u nas, jak i gdzieindziej na kontynencie stosują się już przeważnie wagony 30-o tonowe, a w Stanach Zjednoczonych 40-o tonowe.

W ostatnim czasie w dokach cardifskich przebudowano lub zbudowano na nowo 45 urządzeń dla manipulowania z wagonami 20-o tonowemi. Koszta przebudowy istniejących urządzeń przeładunkowych w Cardifie i sąsiednich portach wynosiły 2 000 000 Ł,- co czyni zrozumiałym konserwatyzm angielskich kolei. Z 54 urządzeń do ła-

dowania węgla w Cardifie w roku 1927 11 było już przystosowanych dla operowania z 20-o tonowemi wagonami, przyczem przebudowano 4 wywrotnice, zbudowano 3 wywrotnice i były w trakcie budowy jeszcze 4 wywrotnice. Obecnie jest w Cardifie mniej wywrotnic aniżeli przed przebudową, wydajność pracy ich jest jednak większa.

W najbliższej przyszłości mają być wykończone 2 przenośniki taśmowe dla węgla o wydajności 1 000 ton na godzinę, przenośniki te mają być ruchome, wobec czego na jeden statek, na dwie ładownie, można ładować na godzinę 2 000 ton węgla.

Stacje przetokowe dają obecnie miejsca dla 13 000 wagonów z ładunkiem i próżnych, co oznacza wzrost w stosunku do 1922 roku o 3 700 wagonów. Przy wypełnieniu tych torów istnieje zapas wagonów na trzydniowe ładowanie.

Dla innych celów niż ładowanie węgla służą 101 kranów, w tej liczbie 83 hydrauliczne, 8 elektrycznych i 10 parowych. Duże zastosowanie kranów hydraulicznych, a nawet budowa nowych kranów tego typu tłumaczy się łagodną angielską zimą, przy której nie zachodzi obawa rozstroju ich funkcjonowania.

Dla wyładowywania kopalniaków istnieje od roku 1925 specjalna przystań o nabrzeżu długości około 400 metrów.

Istnieje obecnie 25 hangarów tranzytowych i dwie chłodnie, zajmujące powierzchnię 1 000 000 stóp kwadratowych.

Podczas wojny światowej powstały trzy tranzytowe magazyny, znakomicie wyposażone w środki przeładunkowe, które z całem urządzeniem nabyło Towarzystwo Wielkich Kolei Zachodnich.

Dla dość poważnego ładunku importowego — zboża istnieją 3 elewatory zbożowe pływające, z których największy należy również do towarzystwa kolejowego i wyładowuje w dowolnym kierunku ze statku na kolej, na składy, lub do barek 120 ton zboża luzem na godzinę.

Towarzystwo Kolejowe posiada również własne 2 duże holowniki, inne zaś są własnością prywatną.

W ostatnim czasie przebudowano również siłownie hydrauliczne, których liczbę zredukowano z 10 na 4, a przytem główna siłownia skoncentrowana jest w głównej, elektrycznie poruszanej stacji centralnej. Tu pracują 4 elektryczne pompy główne, o całkowicie nowym systemie stalowych, hydraulicznych przekładni dla wytwarzania ciśnienia hydraulicznego i powrotu odlotowej wody, z zastosowaniem słodkiej wody, zamiast dotychczasowego zastosowania wody słonej.

Nowe krany hydrauliczne dla załatwiania ładunku mieszanego i w sztukach (general cargo) są budowane ze zginanem ramieniem.

Przystań pasażerska
przybrzeżnej żeglugi w Gdyni od strony morza.



Z tej przystani odjechało w r. 1928 do Helu i Jastarni z górą 60.000 osób.

Połowy morskie ryb w sierpniu.

Połowy sierpniowe na wybrzeżu nieznacznie przewyższały jak co do ilości złowionej ryby, tak też co do wartości połowu miesiąc lipiec. Złowiono w sierpniu bowiem według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 216 968 kilogramów ryby, wartości 254 830 złotych, (w lipcu 193 498 kg., wartości 230 900 zł). Przeciętna wartość kilograma ryby w sierpniu i w lipcu pozostała więc prawie bez zmiany. Ilość zajętych przy połowach rybaków natomiast dość znacznie się zwiększyła (z 762 w lipcu na 852 w sierpniu), co oczywiście odbija się na wartości połowu przeciętnego na jednego rybaka.

Ilość zajętych rybaków w poszczególnych obwodach nie odpowiadała stosunkom w lipcu, gdyż w obwodzie wschodnio-helskim stopień zajęcia rybaków został bez zmiany (w lipcu 135 rybaków, w sierpniu 136), w zachodnio-helskim w lipcu 286, w sierpniu 382, w gdyńskim w lipcu 116, w sierpniu 109, w puckim liczba pozostała bez zmian (po 225 w lipcu i w sierpniu).

Ten różny stopień zajęcia w poszczególnych obwodach przy wydatnie większych połowach w obwodzie gdyńskim i helskim, spowodował korzystne połowy na głowę rybaka w obwodzie gdyńskim i wschodnio-helskim, natomiast bardzo niekorzystne liczby dla obwodu zachodnio-helskiego i w mniejszym stopniu puckiego, gdzie rybacy mają większe poparcie w rolnictwie, uprawiając w znacznej mierze rybactwo jako dowód dodatkowy.

Największe co do absolutnej liczby połowy obwodu gdyńskiego, tak też i na głowę rybaka dały w sierpniu 778 kg. ryby na jednego zajętego rybaka wartości 833 złotych. Na drugiem miejscu stanął w dalekim odstępie obwód wschodnio-helski z 390 kg. ryby na zajętego rybaka, o wartości 363 złotych. Również daleko poza obwodem wschodnio-helskim stoi obwód pucki z 173 kg. ryby przeciętnego połowu, o wartości 250 złotych. Katastrofalne wprost wyniki są w obwodzie zachodnio-helskim, gdzie na rybaka zajętego przypada 105 kg. z 151 złotych wartości połowu sierpniowego. Jak widać przy dużej ilości zatrudnionych rybaków w sierpniu obwód zachodnio-helski miał jeszcze stosunkowo wyższą wartość połowu, co się tłumaczy względnie dużą ilością złowionych węgorzy — ryby najcenniejszej tegorocznych połowów sierpniowych.

Powyższe liczby wskazują, że obwód gdyński nadal utrzymuje pierwszeństwo, z czego można już dziś rokować nadzieję, iż rozwiną się stąd połowy dalsze, kiedy ambicje rybaków gdyńskich, już dziś stosujących w większym stopniu kutry motorowe niż u helan, przy wydatnej i zorganizowanej pomocy rządowej popchną ich na szukanie dalszych terenów rybołówczych.

Ilość użytych przy połowach łodzi była nieco większa niż w lipcu: zastosowano 57 kutrów motorowych (w lipcu 51) i 289 żaglowych kutrów i łodzi (w lipcu 249).

Zmiany w stosowaniu kutrów motorowych i łodzi dały się zauważyć przedewszystkiem w obwodzie zachodnio-helskim, gdzie wprowadzono do pracy dużą ilość łodzi żaglowych (w lipcu 107, w sierpniu 135), pozatem liczby pozostawały bez dużych zmian.

Z narzędzi połowu-sieci stojących (2 363) stosowano więcej niż w lipcu (1921). Pławnic natomiast użyto mniej, które używano tylko wzdłuż wybrzeża wewnętrznego w obwodzie gdyńskim i puckim (odpowiednio w lipcu i sierpniu w puckim obwodzie 284 i 250,

w gdyńskim 240 i 160). Niewodów przybrzeżnych stosowano 8 (w lipcu 4), dennych 50 (w lipcu 48), cez-metryc 54 (w lipcu 62), żaków 425 (w lipcu 127), przyczem najwięcej ich stosowana w obwodach zachodnio-helskim (255) i puckim (155), poszukujących węgorzy haczyków małych zastosowano w przybliżeniu 180 000 (w lipcu 275 000), przyczem obwody wschodnio-helski i pucki oraz gdyński utrzymały się przy liczbach lipcowych, a spadek dotyczy tylko obwodu zachodnio-helskiego (z 152 000 na 56 000).

Co do poszczególnych gatunków ryby, to płastugi stanowiły jak i w lipcu gros połowów, przyczem jednak tylko ilość flåder rozmaitych odmian (stornie, gładysze, szole) pozostała bez zmiany (w lipcu 138 870 kg., w sierpniu 136 622 kg.), natomiast spadły połowy cenniejszych skarpi (w lipcu 10 057 kg., w sierpniu 7 159 kg.). Zwiększenie się ogólnej wartości połowów w sierpniu, chociaż nieznaczne, tłumaczyć należy pojawieniem się śledzi, lekkim zwiększeniem połowów węgorzy, oraz makreli, mimo, że cena na te ostatnie gwałtownie spadła (z 3,— złote za kg. w lipcu na 1,50 zł w sierpniu).

Z gatunków zatoki Puckiej szczupaki przyniosły większe połowy niż w lipcu, a i cena lekko zwyżkowała na nie, gdyż popyt na gdańskim rynku na rybę słodkowodną jest w ostatnim czasie duży.

Osobliwością sierpnia w stosunku do poprzedniego miesiąca jest pojawienie się szprotów, tymrazem w obwodach zachodnich, przy skromnej jeszcze ogólnej ilości: 850 kg. w obwodzie puckim i 1 550 kg. w obwodzie zachodnio-helskim. Cena na te szprotki była niska, wynosząc zaledwie 20 groszy za kg.

Podział połowów flåder między obwody, a szczególnie droższych skarpi faworyzował obwód gdyński, który z 71 000 kg. flåder i 4 375 kg. skarpi ześrodkował przeszło 50% tych połowów. Inaczej się rzecz miała z początkiem jesiennych połowów śledzi, w których jak zwykle przodowali helanie, mianowicie obwód wschodnio-helski 16 965 kg. i zachodnio-helski z 10 730 kg. Dwa pozostałe obwody śledzi nie łowiły. Łososie, mielnice i trocie w nikłej ilości 105 i 150 kg. łowiono w obwodzie puckim. Węgorze pojawiły się jeszcze w dość skromnej ilości, przyczem jak zwykle obwód zachodnio-helski trzymał prym z 4 985 kg., drugie miejsce zajął obwód pucki z 4 425 kg. trzecie miejsce — gdyński z 1 103 kg. na ostatniem — obwód wschodnio-helski z 591 kg.

Pomuchle (dorsze) były łowione w znacznie mniejszej ilości aniżeli w lipcu 8 252 kg., (w sierpniu 4 663 kg.), a najwięcej złowiono ich w sierpniu w obwodzie wschodnio-helskim (1 393 kg., w lipcu —1 540). Makrele dały obfitszy połów, lecz tylko w obwodzie zachodnio-helskim) z ogólnej ilości 6 390 kg. — 5 500 kg. w tym obwodzie). Szczupaków złowiono 5 080 kg., (w lipcu 3 650 kg.), przyczem jak i w lipcu łowiono je tylko w obwodach zachodnich, ze znaczną przewagą obwodu puckiego. Kwapów złowiono znacznie mniej niż w lipcu (sierpień 6 710 kg., lipiec 16 773 kg.), przyczem obwód gdyński prawie wyłącznie, jak w lipcu ześrodkował w sobie te połowy. Połowy okoni (996 kg.), płotek (1 624 kg.) i knurhanów (250 kg.) prawie się nie różniły od lipcowych.

Ceny osiągnięte za kg. w złotych były:

za sielawki (szprotki)	0,20,
za skarpie	1,20,
za łososie	5,00,
za węgorze	4,—,
za makrele	1,50,
za kwapy	1,30,
za płotki	1,00,
za flądry	1,—,
za śledzie	0,70,
za mielnice i trocie	4,80,
za pomuchle	1,—,
za szczupaki	3,40
za okonie	1,—,
za knurhany	0,10.

Z ogólnej ilości połowów sprzedano do wędzarni miescowych: 20 % szprotów, 8 % flåder, 35 % śledzi 50 % węgorzy, i 30 % makreli.

Wywieziono do Gdańska: 75 % flåder, 70 % skarpi, 45 % śledzi, 100 % łososi, 65 % mielnic i troci, 20 % węgorzy, 20 % pomuchli, 15 % makreli, 35 % szczupaków, 70 % kwapów, 10 % okoni, 12 % płotek.

Resztę sprzedano na rynku miejscowym.



Z widoków wyspy Bornholm.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

14 września:
norw. par. **Vard** 330 z Lerwicku 3033/1 i 1696/2 beczek.
17 września:
łot. par. **Horn** 241 z Fraserburgha, 3742/1 i 1348/2 beczek,
norw. par. **Borgvold** 339 z Peterhead 2866/1 i 1676/2 beczek.
18 września:
gd. par. **Etzel** 593 z Stronsay 5921/1 i 1627/2 beczek.
19 września:
gd. par. **Echo** 555 z Northshields, 5592/1 i 2341/2 beczek,
norw. par. **Bokn** 393 z Peterhead 963/1 i 551/2 beczek.
20 września:
niem. par. **Erika Treess** 253 z Wicku 2990/1 i 1303/2 beczek,
niem. par. **Immenhof** 182 z Stornoway.
22 września:
chil. żagl. z mot. **Natividad** 261 z Tallinnu,
norw. par. **Jarl** 256 z Lerwicku.
niem. par. **Martha Schröder** 344 z Szczecina.
23 września:
norw. par. **Rosafred** 295 z Stornoway.



Kronika światowa

WŁOCHY.

Rozwój marynarki handlowej. Minister Ciano wygłosił podczas dyskusji nad budżetem ministerstwa komunikacji przemówienie, w którem omawiał rozwój floty handlowej Włoch. Rozwój marynarki handlowej włoskiej został wstrzymany od roku 1927 z powodu kryzysu ekonomicznego. Jednak nie zmienia to poważnie pozycji Włoch wśród innych największych marynarek świata. Tonaż włoski zajmuje drugie miejsce wśród państw europejskich, trzecie miejsce wśród marynarek światowych pod względem rozwoju żeglugi transoceanicznej (po Wielkiej Brytanji i Stanach Zjednoczonych). Pod względem tonażu Włochy zajmują 4-te miejsce na całym świecie. Jak zwykle, minister fascystowski nie omieszkał podkreślić rzekomych skutków gospodarki fascystowskiej. Przez 5 lat rządów fascystów tonaż silnikowców zwiększył się o 25 %, ruch w portach włoskich o 50 %, ilość towarów przewiezionych pod banderą włoską w komunikacji z Włochami wzrosła o 84 %.

Liczby te są bardzo pouczające, wskazując jak dobra organizacja, przepojenie ideą państwową i wolność od ubocznych wpływów, — na co składają się plusy fascystów, zapewniają znakomite rezultaty również w rozwoju marynarki i portów.

Posezonowa łączność z wybrzeżem

Wspaniała czysto letnia pogoda, która zapanowała w pierwszych dniach września nasuwa każdemu myśl, iż nie wszystko jest w porządku w naszym sposobie wykorzystania wybrzeża, kiedy panują obecnie na nim pustki nawet w niedziele, święta i dnie przedświąteczne gdy służba się kończy w instytucjach często już we wczesnych godzinach popołudniowych.

Oczywiście, wyjątkowe było lato tego roku, z małą ciepłotą powietrza podczas sezonu, a roztoczeniem blasków dopiero w samym jego końcu, gdy już letników śladu niema na wybrzeżu.

Lecz czyż nie znaliśmy przed tem wypadków, gdy piękna pogoda panowała w czerwcu przez cały miesiąc,—również nie dla letników, którzy się ukazują dopiero w początkach lipca.

Czyż nie wskazuje to na zbytnią krótkość naszego urzędowego sezonu letniego? Od 5-go lipca do 20-go sierpnia panuje ruch, w innych zaś miesiącach, chociażby słońce świeciło, woda była ciepła i wiatry były łagodne, nikogo nie znajdziemy na wybrzeżu.

Okres sześciotygodniowy to stanowczo zamało, to nie jest wykorzystanie własnego brzegu morskiego. Trudno chcieć co roku mieć właśnie w tych 6-iu tygodniach wymarzoną pogodę, a do tego komfort, brak ścisku i tanie ceny, za któremi wzdychają wszyscy nasi letnicy i wycieczkowicze, niezdając sobie sprawy z tego, że gdy wszyscy przyjadą tylko w tych 6-iu tygodniach, to ceny zawsze pozostaną słone, wygody i przyjemności będą zawsze naruszone w warunkach ścisku i przepłacania normalnych cen.

Wielu już jest dziś niezadowolonych z tego, że Gdynia przestała być właściwem kąpieliskiem, że dla bytowania z przyrodą należy się udawać na Hel, lub na zewnętrzne wybrzeże pod Rozywiem. Tymczasem w ustawicznym i szybkim rozwoju portowym Gdyni widzieć można raczej szczęśliwą rękojmię, że atrakcyjna siła wewnętrznego naszego wybrzeża będzie rozszerzona dość szybko również i na inne pory roku, prócz naszego urzędowego „lata", owych 6-iu tygodni w lipcu i sierpniu.

Już w tym roku letnicy ginęli w ruchu handlowo-portowym i budowlanym węzła gdyńskiego. Ta zima będzie ostatnią, którą Gdynia przeżyje opustoszała, nawpół bezludna. Następna zima znajdzie tu już setki domów rządowych i prywatnych, przepełnionych mieszkańcami w tym samym stopniu, co latem, gdyż budownictwo domów mieszkalnych w Gdyni znacznie ustępuje istniejącemu głodowi mieszkaniowemu.

Takie rozszerzenie się tętna życia w Gdyni na cały rok wskazuje kierunek, w którym powinna się rozwijać nasza łączność z wybrzeżem.

Powinna ona być stała, a nie sezonowa. Nie powinno się zwiedzać Gdyni tylko latem, zadawalniając się przez 10 miesięcy fantastycznemi wzmiankami w pismach codziennych i poetycznemi opisami ilustrowanemi w tygodnikach.

Wycieczki grupowe i osobiste do Gdyni i na wybrzeże wogóle muszą się rozwinąć we wszystkich porach roku. I się rozwiną, gdyż wymaga tego logika rzeczy. Warunki jednak muszą być dopasowane do tych wymagań przyszłej ożywionej komunikacji całorocznej pomiędzy wybrzeżem a krajem.

Już porównanie rozkładu jazdy kolejowej za ostatnie lata wzkazuje na stały postęp pod tym względem. Coraz więcej pociągów z letniego rozkładu jazdy pozostaje na zimę, tak, że 15-ty maj względnie 15-ty czerwiec posuwa nas zawsze o 2—3 kroki naprzód, po których następuje 15-go września coraz to mniejszy krok wstecz.

Przyjdzie niewątpliwie pora innego skonstruowania rozkładu jazdy gdy częstość pociągów zimowego i letniego rozkładu jazdy będzie prawie jednakowa z tą różnicą, że zimowy rozkład jazdy będzie uwzględniał soboty i niedzielę, oraz świąteczne okresy w których będą kursowały dodatkowe pociągi.

W rękach kolei leży w dużej mierze klucz do ułatwienia propagandy wybrzeża w kraju — mianowicie nie tylko latem, lecz i w innych porach roku. Jak swego czasu odkryto Zakopane, tak też odkryte zostało jakieś dwadzieścia lat temu wybrzeże. Znaczenie jego jednak teraźniejsze i przyszłe jest tak olbrzymie, że musi ono być odkryte jeszcze poraz wtóry.

Odkrycie to tym razem nie powinno być jednak ideowe lecz ekonomiczne. gdyż nie jest ono jeszcze należycie dostępne dla mieszkańców całego kraju.

Tegoroczny zmniejszony nieco ruch podróżnych na wybrzeżu może służyć pod tym względem wskazówką niezbitą, gdyż poza niepomyślnemi warunkami atmosferycznemi działała niewątpliwie kosztowność przejazdu niedostępnego dla wielu spauperyzowanych i przykutych brakiem środków do miejsca i najbliższych okolic rodzin.

Wybrzeże nasze jest drogie i staje się coraz droższe wobec sąsiedzwa Gdańska o niezmiennie droższej walucie, wobec rozbudowy Gdyni, wobec ożywionego ruchu portowego, który sam przez się podnosi ceny, pomijając nieodstępnie towarzyszącą szybkiemu rozwojowi spekulację na gruntach, mieszkaniach, świadczeniach, cenach artykułów spożywczych.

Radykalnym sposobem rozwiązania zagadnienia kolejowego połączenia osobowego wybrzeża z krajem jest obniżenie taryf osobowych w tym kierunku.

Myśl tę stanowczo wypowiedział w swym referacie w Wejherowie na zebraniu poświęconem rozbudowie wybrzeża dyrektor Żeglugi Polskiej p, Juljan Rummel, podkreślając, iż wybrzeże leży zbyt daleko od kraju i ażeby go przybliżyć do wnętrza kraju należy obniżyć taryfę osobową w tym kierunku.

Istotnie, skoro mamy zniżone taryfy portowe dla węgla, rudy, cementu i innych towarow w eksporcie i imporcie, to niema racji wzbraniać się wprowadzić obniżone taryfy osobowe w kierunku portowym. Takie obniżenie taryf jako ulgę porównać można z biletami okrężnemi u nas od niedawna wprowadzonemi. Jeśli się opłaca z punktu widzenia interesów ogólnogospodarczych, jak również i interesów kolei popierać większe wykorzystanie pociągów przez element stale podróżujący, to tembardziej się opłaci wzmożenie ruchu (drogą jego potanienia) w kierunku wybrzeża, przyczem w podróże te zostaną wciągnięte o wiele szersze masy ludności, gdyż potanieniu ulegną w tym kierunku bilety jednorazowej jazdy, wykupywane przez rzesze jadących na wybrzeże i z powrotem.

Takie wprowadzenie zniżonych taryf osobowych udostępniłoby letnikom dalsze miejscowości położone za Gdynią na Małem i Wielkiem morzu, a jednocześnie wzmocniłoby łączność samego portu Gdyni z krajem, przyspieszając temsamem rozwój naszego pierwszego portu morskiego.

Przybycie na wybrzeże z kraju obecnie jest przyjazdem do okolic znacznie droższych niż właściwe miejsce zamieszkania. To hamuje ruch masy podróżnych, która z jednej strony skierowuje swe stopy do sąsiednich Sopot gdzie za te same pieniądze, lub nawet taniej ma większy komfort bezporównania i możność wątpliwej wartości rozrywek,

dalej od kraju, komunikacja jest droższa jak również kosztowniejsza. Z każdej więc strony ujmując zagadnienie, należy uznać tegoroczne zatrzymanie się fali przyjezdnych na wybrzeże za najzupełniej uzasadnione

Wiemy dobrze, że o ile do Gdańska i Gdyni obcy np. Czesi — jeśli mało jeżdżą, to wskutek braku dogodnych połączeń nocnych, (gdyż świat businessu podróżuje w nocy dla oszczędności czasu), obecnie już znacznie ulepszonych, to nasza własna publiczność w dużej mierze jest powstrzymywana od jazdy na wybrzeże przez przyczyny natury pieniężnej. Chcąc zwiedzić wybrzeże i porty cofa się od pierwszej podróży, dającej przeważnie tylko problematyczne korzyści przez koszta podróży, które w stosunku do zamożności ludności w chwili obecnej są za wysokie.

Drugi środek, już dotyczący specjalnie Helu, to podtrzymanie komunikacji zimowej Gdynia—Hel przy pomocy parowców P. P. Żegluga Polska, z utrzymaniem niskiej ceny biletów i włączeniem tej linji do linji przejazdu kolejowego, z uwzględnieniem okoliczności, że przestrzeń wodna Gdynia-Hel jest 4 razy mniejsza niż ta sama przestrzeń koleją przez Puck.

Miejscowości na Helu wymagają specjalnego poparcia ruchu do nich w okresie pozasezonowym. Obniżone taryfy i dogodna kumunikacja parowcami winny uczynić Hel „modnym“ o każdej porze roku, jak modne jest obecnie latem i zimą Zakopane, dzięki umiejętnej i przez długi czas energicznie prowadzonej jego propagandzie przy wybitnym udziale przedstawicieli nauki lecznicze| i literatury pięknej.

Do tych samych motywów, co w wypadku Zakopanego (warunki klimatyczne i estetyczność wrażeń) winna się przyłączyć propaganda łączności z morzem i z naszą pracą morską o każdej porze roku.

Propaganda przy pomocy sportu wodnego.

Obserwacja życia wybrzeża i i portów naszych w ostatnich latach wskazuje, że łączność ludności ze sprawami morskiemi się nie rozwija wystarczająco.

Nasze wybrzeże, osłonięte półwyspem helskim jest w wyjątkowo korzystnych warunkach na całem wybrzeżu południowem i południowo-wschodniem Bałtyku od zatoki Kilońskiej aż do zatoki Ryskiej.

Szybko się rozwijać powinien sport żaglowy i motorowy na naszem wybrzeżu, czego jednak nie obserwujemy. Pęd do morza objawia się wprawdzie w latach ostatnich naprawdę wzruszającemi licznemi indywidualnemi i grupowemi wyprawami Wisłą aż do Gdyni i na Hel na łodziach, przeważnie nie nadających się do żeglugi morskiej, Te liczne podróże z biegiem Wisły przy słabym rozwoju yachtingu na wybrzeżu są wynikiem krótkości sezonu letniego na wybrzeżu. Łatwiej jest spławić się żaglówką do Gdyni i powrócić nią w dwa tygodnie później na Wisłę, niż utrzymywać chociażby najskromniejszy yacht przez całą zimę na wybrzeżu, ażeby żeglować nim faktycznie tylko przez parę tygodni.

Widzimy więc, że sport nasz żaglowy i motorowy nie w stanie jest jeszcze uwić sobie gniazdka na wybrzeżu.

Jeśli porównamy nasz słaby rozwój sportu wodnego na wybrzeżu z wspaniałym jego rozwojem w Szwecji i Danji często w warunkach mniej pomyślnych niż nasze, to i w tym względzie przyjdziemy do przekonania, że oddalenie naszego wąskiego skrawka własnego wybrzeża od kraju, a nie inne przyczyny hamują rozwój sportu żaglowego i motorowego na naszych wodach.

Należałoby wprowadzić również specjalne zniżki taryfowe w kierunku wybrzeża do przewozu wszelkiego rodzaju łodzi i yachtów. Obecnie istnieją tego rodzaju ulgi dla łodzi wioślarzy. Sport żaglowy i motorowy zasługują na takie same uwzględnienia, tak, jak to ma miejsce np. we Francji.

Zniżki tego rodzaju przyczyniłyby się niewątpliwie do szybszego ożywienia sportu wodnego na wybrzeżu, do rozwoju budownictwa w kraju motorówek i yachtów i zdrowej konkurencji między ich stoczniami.

Rybactwo i Handel Rybny.

Z powodu pierwszego ładunku śledzi przez Gdynię.

6-go września w Gdyni ładował pierwszą partję śledzi w ilości 750 całych beczek i 700 półbeczek norweski parowiec Borgvold 340 t.r,n., właściciel Borgvold Rederi. makler Reinhold, ekspedytor Warta. Śledzie były ładowane wprost do wagonu.

Związek Spółdzielni Spożywców zakupił w Anglji większą partję śledzi i resztę tej partji również ma zamiar skierować na Gdynię.

Warunki jesiennych transportów śledzi, kiedy nie pozostają one na składzie, lecz natychmiast wędrują dalej koleją, są wyjątkowo korzystne dla pierwszych prób przeładunku tego produktu stałej konsumpcji w porcie gdyńskim.

Prawidłowe rozwinięcie jednak ekspedycji śledzi solonych przez Gdynię wymaga koniecznie zastosowania specjalnych składów, odpowiednio oddalonych od istniejącego magazynu i innych magazynów, które mają wkrótce powstać.

Istnieje prawdopodobieństwo, że składy śledziowe powstaną na nowem molo po stronie południowej basenu przylegającego z zewnętrznej strony do molo południowego.

Obecnie istnieje tylko jeden bok tego basenu. Na budowę składów na nieistniejącem jeszcze molo należałoby jeszcze czekać 2—3 lat.

Zachodzi pytanie, czy nie byłoby celowe zbudować mniejszy skład przy brzegu południowym basenu wewnętrznego, z tem ażeby w razie niemożliwości pozostawienia go w tem miejscu na później zapewnić z góry używanie jego dla składowania śledzi tylko aż do czasu budowy dużych składów na molo rybackiem. Sprawa ta oczywiście wymaga bliższego omówienia ze strony kół zainteresowanych, licząc niewątpliwie na poparcie ze strony odpowiednich czynników rządowych.

W interesie portu gdyńskiego i naszego handlu śledziowego, importowego, leży niewątpliwie przyciągnięcie importu śledzi, prócz Gdańska, również na Gdynię, zwiększając ilość ładunków importowych.

Jak wiadomo, parowce załadowane śledziem solonym wykonują prawdziwe podróże okrężne, udając się po zawinięciu do Gdańska względnie Gdyni do Lipawy i innych portów wschodnio-bałtyckich z resztą ładunku śledzi.

Byłoby ze wszech miar pożądane, ażeby statki te zawijały do Gdyni, gdzie mogłyby szybko się pozbyć części ładunku śledzi przeznaczonej dla Polski i dla polskiego tranzytu do Rumunji i innych krajów, z tem, ażeby po wzięciu bunkru natychmiast udać się w dalszą podróż.

Niskie opłaty portowe a przedewszystkiem szybkie załatwienie statku, wobec braku martwej drogi portowej i łatwego bunkrowania dadzą statkom tym tak poważne korzyści, że niewątpliwie jak pierwszy skład śledziowy w Gdyni, tak i przeładowywanie przy nim wprost do wagonów kolejowych cieszyłyby się dużem wzięciem u ekspedytorów śledzi, zapewniając odrazu pełną użytkowność składu śledziowego.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą kształtował się w ubiegłym tygodniu pod wpływem pomyślnych połowów w zachodnim basenie morza Bałtyckiego: wobec tego ceny na śledzie świeże były niskie.

Dowieziono śledzie niezbyt dużej wielkości, nabywane dla celów marynowania. Wspólnie z nieznacznemi miejscowemi połowami podaż ta wystarczyła, ażeby obniżyć ceny. Świeże śledzie szły na gdańskim rynku po 0,25 do 0,30 guldena za funt. W poszczególnych dniach tygodnia, zwłaszcza w końcu tygodnia ceny poszły nieco w górę.

Na pozostałe ryby morskie popyt nie był tak znaczny, ażeby wystarczająco pokryć dość dużą podaż, zwłaszcza flądér, wobec czego ceny pozostały niskie.

Płacono za świeże drobne flądry 0,20—0,30 guldena za funt, za duże flądry do 0.60, za skarpie drobne 0,30—0,60, za duże 0,60—1,30 guldena, za dorsze 0,60—0,80, za węgorze do 3,— guldenów za funt.

Cena za słodkowodną rybę była stosunkowo wyższa: za karpie 1,— do 1,20, za sandacze 0,30—1,60, za szczupaki 0,50—1,80.

Za wędzony towar płacono: za flądry 1,— 1,30 guldena za funt, za węgorze 2,70—320, za makrele 1,— do 1.10, za buklingi 0,50—0,60.

Handel śledziem solonym był w ubiegłym tygodniu ożywiony mimo świąt żydowskich, które odbijają się na tem handlu, gdyż żydowscy kupcy biorą duży udział w zakupach. Według sprawozdań szkockiego urzędu rybackiego do 15-go września b. r. zasolono 903.000 ton (w roku ubiegłym 940.000 ton). Eksportowano natomiast 673.000 ton (w roku ubiegłym 668.000 ton). Stemplowano zaś 235.000 ton (w roku ubiegłym 256.000 ton). Powyższe liczby wskazują, że ogólna tendencja na śledzie szkockie powinna zostać nadal mocna.

Obecnie przybywają w wszystkich gatunkach odmiany mocno solone na pokrycie jesiennego zapotrzebowania na miejscach spożycia. Gatunki te przeważnie są ładowane wprost do wagonów, co obserwujemy obecnie jak w Gdańsku, tak też w Gdyni gdzie przybył transport śledzi solonych na parowcu Borgvold (750 całych beczek i 700 półbeczek).

Notowano przy ładunkach wagonowych za całe beczki, a za matjasy za 2 półbeczki:

Śledzie szkockie: Stornoway Matties pierwszej marki 54 sh, takież Mattfullsy 56 sh. Small Matties zależnie od jakości 45—48 sh. Crownmediums 48—49 sh, Crownmatties 48—49 sh. Tornbellies 32—35 sh., Crownspents 34—38 sh. zależnie od jakości.

Matjasy: Shetland Large Matjes 75—80 sh, takież Selected Matjes 65—70 sh.

Castlebay Large Matjes 90—96 sh, takież Selected Matjes 75—85 sh., takież Modjum Matjes 69—75 sh,

Ceny na Stornoway Matjes wszystkich trzech gatunków są na poziomie niższych cen dla Castlebay Matjes. Shetland Large Matjes 75 do 80 sh, takież Selected Matjes 65—70 sh.

Na śledzie norweskie narazie zapotrzebowanie jest nieco mniejsze. Vaarheringe są prawie wyczerpane. Ceny jednak są zbyt wysokie i możliwe, że będą musiały spaść celem ułatwienia odbytu.

Vaarheringi 1928 szły po 24 sh. za całe beczki 5—600 sztukowe i 25 sh za 6—700 sztukowe, Sloeheringe 1928 r. (śledź zimowy) szły po 25 sh za 5—600 sztukowe i 26 sh za 6—700 sztukowe.

Wszystkie powyższe notowania rozumieją się franco wagon lub statek w Gdańsku, lub w Gdyni, nieoclone.

Portowy ruch Gdyni

Na wejściu:

17-go września:

szw. par. Gustaf Wasa 978 ton z Malmö próżny (Pol.-Skand.)

18-go września:

szw. par. Allegro 1150 t. Londynu próżny (Pol. Lloyd)

niem. par. Fricka 1583 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg)

19-go września:

łot. par. Liva 211 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.),

szw. par. Macedonia 933 t. z Antwerpji próżny (Pol.-Skand.)

łot. par. Auseklis 721 t. z Antwerpji próżny (Voigt),

norw. par. Borgvold 340 t. z Gdańska z 170 t. śledzi (Reinhold),

łot. par. Kuldiga 1187 t. z Gandawy próżny (Voigt),

pol. par. Kraków 1122 t. ze Sztokholmu próżny (Żegl. Polsk)

łot. par. Viesturs 346 t. z Odense próżny (Speed)

norw. par. Ora 600 t. z Allos próżny (Pol.-Skand.)

21-go września:

hld. par. Zeelandia 4960 t. z Amsterdamu próżny (Hartwig)

szw. par. Erik 123 t. z Karlshamnu z 400 t. kamienia (Reinhold)

łot. par. Daugava 749 t. z Amsterdamu próżny (Polski Lloyd)

szw. par. Wilhelmina 698 ton z Haderslevn próżny (Pol. Skand.)

łot. par. Percy 437 t. z Gdańska próżny (Pol. Skand.)

22-go września:

niem. par. Gunther 884 t. z Rotterdamu z 2100 t. tomasówki (Behnke i Sieg).

niem. żagl. z mot. Hoffnung 68 t. z Królewca próżny (Polski Lloyd)

niem. par. Erda 1671 t. z Szczecina próżny (Benke i Sieg)

szw. par. Göta 677 t. ze Szczecina (Behnke i Sieg)

23-go września:

pol. par. Katowice 1107 t. zGdańska próżny (Żegl. Polska)

szw. par. Kjell 688 t. z Klagshamnu próżny (Pol. Skand.)

szw. par. Gusten 353 t. z Höganes próżny (Pam)

24-go września:

est. hol. Marmor I 33 t. z estońskiemi lichtugami Marmor III i Marmor VI z Gdańska próżne (Polsko-Skand.)

szw. par. Tanja 341 t. z Göteborga próżny (Pol. Skand.)

25-go września:

duń. par. Robert 715 t. ze Svendborga próżny (Pol. Skand.)

niem. par. August Cords 745 ton z Elsfleth próżny (Pol. Skand.)

ang. par. Sandesike 993 ton ze Sztokholmu próżny (Pam)

szw. par. Trelleborg 378 ton z Kłajpedy próżny (Pam)

Na wejściu:

26-go września:

łot. par Venta 1157 t. z Delfzijlu próżny (Polski Lloyd),

ang. par. Lauriston 768 t. z Korsöru próżny (Hartwig),

duń. par Paul Möller 138 t. z Soby próżny (Polsko-Skand.),

łot. par. Latvis 798 t. z Rouen próżny (Polsko-Skand.),

szw. par. Borg 948 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.),

27 września:

szw, par Vossa 775 t. z Tofte próżny (Polsko Skand.),

szw. par. Agir 754 t. z Landskrony próżny (Polsko-Skand.),

niem. par. Flosshilde 563 t. z Antwerpji z 1.220 t. tomasówki (Polski Lloyd).

Na wyjściu:

17-go września:

norw. par. Aud 683 t. do Trondhjem z 1628 t. węgla (Pol. Skand.)

ang. par. Akenside 1139 t. po załadowaniu węgla na redę (Polsko-Skand.)

niem. par. Stadt Stolp 147 t. do Kołobrzegu z 150 t. mąki ryżowej (Reinhold)

18-go września:

szw. par. Mercur 800 t: do Uddevalli z 1765 t. węgla (Pam).

łot. par. Laimons 199 t. do Faborga z 360 t. węgla (Pol. Skand.)

szw. par. Aegir 754 t. do Landskrony z 1.510 t. węgla (Pam).

19-go września:

szw. par. Ellen 948 t. do Kotki z 2.130 t. węgla (Polsko-Skand.),

łot. par. Kaupo 1.458 t. do Göteborga z 3.700 t. węgla (Speed),

duń. par. Feddy 562 t. do Nakskov z 1430 t. węgla (Pam),

szw. par. Cecil 776 t. do Göteborga z 2063 t. do węgla (Pam)

szw. par. Gustaf Wasa 978 t. do Trelleborga z 2268 t. węgla (Polsko-Skand.)

szw. par. Eriksborg 833 ton do Fagerwicku z 2160 t. węgla (Pol.-Skand.)

pol. par. Robur III (ex Akenside) 1139 t. do Gandawy z 2775 t. węgla (Pol. Skand.)

łot. par. Liva 271 t. do Lipawy z 585 t. węgla (Pol. Skand.)

szw. par. Allegro 1150 t. do Linhamnu z 2.453 t. węgla (Pol. Lloyd)

norw. par. Borgvold 340 ton do Tromsundu próżny (Reinhold).

21-go września:

hld. par. Zeelandia 4960 ton do Amsterdamu z 254 pasażerami (Hartwig)

niem. par. Käthe 643 t. do Trangsundu z 1407 t. węgla (Rpeed)

22-go września:

niem. par. Fricka 1583 t. do Gefle z 3227 t. węgla (Behnke i Sieg)

łot. par. Viesturs 349 t. do Grenaa z 943 t. węgla (Speed)

łot. par. Kuldiga 1187 t. do Lipawy z 2.653 t. węgla (Voigt),

szw. par. Erik 124 t. do Gdańska próżny (Reinhold)

szw. par. Macedonia 933 t. do Sztokholmu z 2.182 t. węgla (Polsko-Skand.)

łot. par. Auseklis 721 t. do Kirkkoniemi z 1.755 t, węgla (Voigt)

23-go września:

szw. par. Wilhelmina 698 t. do Skogshall z 1.205 t. węgla (Polsko-Skand.)

łot. par. Percy 437 t. do Rygi z 750 t. węgla (Polsko-Skand.)

szw. par. Trio 832 t. do Ystadu z 2.175 t. węgla (Pam)

norw. par. Ora 660 t. do Kristiansundu z 1.358 t. węgla (Pol.-Skand.)

24-go września:

pol. par. Kraków 1122 t. Holtenau z 2800 t. węgla (Żegl. Polska).

25-go września:

łot. par. Daugava 749 t. do Rygi z 1760 t. węgla (Pol. Lloyd)

szw. par. Kjell 688 t. do Karlshamnu z 1972 t. węgla (Pol. Skand.)

na wyjściu:

25-go września:

niem. żagl. z mot. Hoffnung 68 t. do Andebo-Bro z 22) t. węgla (Polski Lloyd).

26-go września:

niem. par. Erda 1.671 t. do Trondhjem z 3.200 t. węgla (Behnke i Sieg),

szw. par. Tanja 341 t. do Trollhättan z 810 t. węgla (Polsko-Skand),

niem. par. Gunther 884 t. do Gdańska próżny (Behnke i Sieg),

szw. par. Göta 677 t. do Oskarshamu z 1.640 t. węgla (Polsko-Skand.),

szw. par. Trelleborg 378 t. do Eugene i Dräbaks Taldistrikt Norwegja z 925 t. węgla (Pam),

27-go września:

est. hol. Marmor I z licht. Marmor VI 385 t. i Marmor III 382 t. do Lipawy z 1.353 t. węgla (Polsko-Skand.),

pol. par. Katowice 1.108 t. do Sztokholmu z 2.543 t. węgla (Żegluga Polska),

duń, par. Robert 715 t. do Wifstavarf z 1.928 t. węgla (Polsko-Skand.),

duń. par. Paul Möller 138 t. do Krik z 330 t. węgla (Polsko-Skand),

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

4 września: niem. par. Gertrud 177 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), niem. par. Bonus 518 t. z Hemburga z towarem i spirytusem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Flora 196 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), niem. żagl. z mot. Herta Grube 69 t. z Elbląga próżny (Bergenske, Bergford), szw. par. Wright 1625 t. z Velsen próżny (Pam, basen Holmu), niem. par. Diana 299 t. z Bremy z towarem (Wolff kan. port.), duń. par. Karen 713 t. z Sfaxu z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), hld. par. Leonora z Newcastle z węglem i koksem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Hinrich Peters 500 t z Emden z węglem (Nordd. Lloyd, Busenitz), ang. par. Smolensk 1534 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, kolej nadw.), niem. par. Consul Poppe 877 t z Gdyni próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.).

5 września: szw. par. Wilhelmina 698 t. z Graasten próżny (Lenczat, Westerpl.), szw. par Elsa 646 t. z Nilvorde próżny (Bergenske. Westerplatte), duń. par. Paul Möller 138 t. z Karrebäksminde próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot Bishorst 89 t. z Dzierzłowa próżny (Bergenske Westerpl.).

5 września: łot. par. Bartava 464 t. z Szczecina próżny (Reinhold, Westerpl.), hld. żagl. z mot. Virena 290 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt Möwenschanze), szw. par. Largo 336 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

6 września: niem par. Consul Hintz 932 t. z St. Nazaire z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. żagl. z mot. Maage 56 t. z Odensee z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Harald 1091 t. z Gefle próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Flensburga z olejem (Prowe, dworzec nadw.), niem. par Kurland 262 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, dw. nadw.), łot. par. Viesturs 345 t. z Korsöru próżny (Pam, Westerplatte), szw. par. Tanja 341 t. z Słupska próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), hld. ż. z m. Dolphyn 67 t. drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, b. port ces.).

6 września: niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy z pirytem (Reinhold), łot. par. Liva 270 t. z Lubeki próżny (Pam, dworzec nadw.), niem par. Mary 1150 t. z Lubeki próżny (Pam, Westerplatte), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Rival 353 t. z Lipawy z towarem (Behnke i S., basen Holmu), duń. żagl. Norden 211 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Moewenschanze), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull próżny (Ellerman Wilson, kan. port.), duń. żagl. Jens Nielsen 169 t. z Stavangeru z żelastwem (Bergenske(Maewenschanze), szw. p. Egon 291 t. z Karlshamnu z towarem (Reinhold, kan. p.), wł. par. Monte Nevoso 3664 t. z Leningradu próżny (Pam, Wisłoujście), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i tow. (Rainh., kan. port.), duń. par. N. C. Monberg 1329 t. z Kopenhagi próżny (Mory, Westerpl.), gd. par. Mottlau 430 t. z Peterhead ze śledziami (Behnke i Sieg, Gdańsk), ang. par. Kenrix 317 t. z Stornoway ze śledziami (Behnke i S., kan. port.), niem. par. Flosshilde 563 t. z Szczecina próżny (Behnke i S., kan. port.), niem. p. Egeria 382 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Erik 123 t. z Stralsundu próżny (Artus, b. skład węgla mar.).

7 września: duń. żagl. z mot. Minde 61 t. z Kłajpedy próżny (Befr. Ges., Westerpl.), szw. par. Rewa 715 t. z Westeraes próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), fr. par. Ostrevent 916 t. z Uddevalli próżny (Pam, kan. port.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), ang. par Harlyn 1200 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerplatte), niem. par. Andromeda 363 t. z Kolonii z towarem (Wolff. kan. port.), niem. par. Stadt Stolp 147 t. z Słupska próżny (Reinhold, Legan), niem. par. Else 641 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, b. skład węgla mar.), tur. żagl. z mot. Wirumaa 371 t z Randersu próżny (Befr. Ges., Westerpl.).

7 września: niem. par. Possehl 1348 t. z Horsensu próżny (Reinhold, basen Holmu), niemiecki par St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, dworzec nadw.), niem. par. Steinburg 723 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Trio 832 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. hol. Karl Kiehn 13 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Ballastkrug), niem. par. Eberhard 337 t. z Królewca z towarem (Behnke i Sieg, kanał port.), fr. par. Chef Cecanicien Armand Blanc 1580 t. z Bony z fosfatem (Behnke i Sieg, b. port ces.), norw. par. Aina 375 t. z Szczecina próżny (Lenczat, Westerpl.), niem. par. Gerhard 349 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), fr. par Seine 813 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Elsie 826 t. z Slemmestadu próżny (Polsko-Skand.. Westerplatte)

8 września: norw. par. Gunnar 714 t. z Drammen próżny (Bergenske, Westerpl.), niemiecki hol. Diomedes 54 t. z Emden próżny (Voigt, Ballastkrug), fsk. par. St. Stephan 2889 t. z Göteborga próżny (Befracht. Gesellsch., Victoriawand), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. z Neustadt próżny (Reinhold, Westerpl.).

8 września: duń. żagl. Maagen 64 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Robert 1604 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Klara Kunstmann 2400 t. z Bony z fosfatem (Warta, wolna strefa), szw. par. Gusten 353 t. z Tollarö próżny (Pam. Westerpl.), ang. par. Cien Had 920 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń żagl. z mot. Torgun 70 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par Samland 453 t. z Hamburga z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), duń. par. Hindsholm 876 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), hld. par. Piet Hein 203 t. z Kingslynnu z żelastwem (Reinhold, kan. port.).

9 września: łot. par. Gauja 895 t. z Delfzylu próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Kurbads 1312 t. z Rotterdamu próżny (Voigt, Westerpl.), szw. par. Bellis 229 t. z Kłajpedy próżny (Jantzen, Gazownia), norw. par. Jotun 308 t. z Wicku ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Karin 196 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, kolej nadw.), niem. par. Reval 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, b. skład węgla mar.), duń. ż. z m. Noah 85 t. z Kłajpedy próżny (Ganswindt, wolna strefa), niem. par. F. W. Fischer 691 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Lisbeth Zelck 565 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Pan 526 t. z Oxelösundu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), fsk. par. Bore VIII 3437 t. z Helsingforsu z towarem (Bergenske, b. port. ces.), niem. par. Weser 571 t. z Kalundborga próżny (Voigt, Westerpl.), łot. par. Ausma 1192 t. z Londynu próżny (Bergenske, Westerpl.), hld. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic)

10 września: duń. żagl. z mot. Amager 59 t. z Kilonji z nasieniem (Bergenske, Baltoil), niem. mot. Charlotte 245 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, dworzec nadwiśl.) niem. par Rudolf 142 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), norw. par. Orion 499 t. z Moss próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Thore Hafte 354 t. z Wicku ze śledziami (Reinh., kan. port.), norw. par. Mexikan 2312 t. z Wilmingtonu z towarem (Bergenske, basen amunicyjny), niem. par. Gerda Kunstmann 320 t. z Kopenhagi próżny (Voigt, wolna strefa), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Mory, b. port ces.), tur. żagl. z mot. Hassan Uetsch 3 t. z Kłajpedy próżny (Bartram, dolna Wisła), szw. par. Sven 191 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), fsk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold kan. port.), duń. par. Wm. Th Malling 1125 t. z Kopenhagi z towarem (Polsko-Skand., Westerpl.), est. par. Borghild 431 t. próżny (Warta, Westerpl.).

10 września: ang. par. Baltannic 1034 t. z Londynu z thowarem (Uu. Balt., basen amunicyjny), norw. par. Oerland 1102 t. z Sztokholmu próżny (Artus), szw. par. Jan 488 t. z Vejle próżny (Reinhold, kan. port.), norw. par. Gaula 647 t. z Göteborga próżny (Pam, Westerpl.), duń. p. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Berg., b. port ces.), łot. par. Konsulus P. Dannebergs 1744 t. z Zaandam próżny (Voigt, Westerpl.), niem. ż. z m. Emmanuel 74 t. z Parnawy z żelastwem (Berg., basen Holmu), norw. par. Knut Skaaluren 399 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Viktoria 1160 t. z Randersu próżny (Polsko-Skand., Alldag), norw. par. Isbjörn 295 t. z Peterhead ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.).

11 września: est. ż. z m. Elisabeth 224 t. z Tallinnu z żelastwem (Befr. Ges., Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i tow. (United Baltic, Vistula), niem. par. Erna 491 t. z Hamburga z towarem (Voigt, basen Holmu), szw. par. Ymer 601 t. z Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), duń. mot. Karise 321 t. z Odense próżny (Reinh., Westerpl.).

11 września: grecki par. Orion 2081 t. z Szczecina próżny (Pam, Wisłoujście), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadwiśl.), niem. p. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), fsk. żagl. z mot. Johannes 217 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), duń. żagl. z mot. Anna 73 t. z Kopenhagi z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Westphalia 512 t. z Szczecina próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Luna 279 t. z Bremy z towarem (Wolff, wolna strefa), niem. mot. Margot 98 t. z Królewca próżny (Bergenske, b. port. ces.), łot. par. Mars 278 t. z Wisby próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par.

Ragnar 430 t. z Wisby próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa).

12 września: niem. par. Alice 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), szw. par. Ovidia 1898 t. z Królewca próżny (kan. port.), duń. mot. Maagen 97 t. z Królewca próżny (Bergenske, b. skład węgla mar.), łot. par. Kandava 1100 t. z Gandawy próżny (Voigt, Westerplatte), duń. ż. z m. Elly 70 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswindt, b. skład węgla mar.), ang. par Everin 316 t. z Peterhead ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Agnes 262 t. z North Shields ze śledziami (Behnke i Sieg), hld. par. Tyns 874 t. z Szczecina z towarem (Behnke i Sieg, Westerpl.).

12 września: niem. par. Venus 1639 t. z Bostonu z żelastwem (Reinhold, basen Holmu) norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, dworzec nadwiśl.), niem. par. Rhea 293 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Estonia 3820 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (United America Line, Vistula), niem. mot. Erna 98 t. z Lipawy próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Andromeda 363 t. z Królewca próżny (Wolff, kan port.), duń. par. I. C. Jacobsen 140 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), norw. par. Draco 239 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerpl.).

13 września: niem. par Eduard 574 t. z Lubeki próżny (Bergenske, kan. port.), fr. par. Paranie 1269 t. z Bandholmu próżny (Bartram, Westerplatte),pol par. Robur II 768 t. z Klagshamnu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), fr. par. Argonne 1202 t. z Bremy próżny (Worms. Westerpl.), szw. żagl. z mot. Linea 54 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Söstrene (Westerpl.).

13 września: ang. par Sandysike 992 t. z Malmö próżny (Pam, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Helene 40 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. z węglem do portu ukrycia (Bergenske, b. skład węgla mar.), fr. par. Normanville 1056 t. z Gdyni z resztą ładunku towaru (Worms, dworzec nadwiślański), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), czechosłow. żagl. z mot. Melnik 64 t. z Simrishamnu próżny (Befr. Ges., Mowenschanze), niem. par. Lorenz 324 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. Kelkheim 3037 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang par. Haarlem 565 t. z Grangemouth próżny (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Gunhild 682 t. z Kopenhagi próżny (Danz Schiff. K., kan. port.), duń. par. Katholm 816 t z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Arnold Köpke 430 t. z Kolbergu próżny (Voigt, Viktoriawand).

14 września: grecki mot. Condia 189 t. z Tallinnu próżny (Gansw., Möwenschanze), ang par Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.). hld par Parkhaven 2894 t. z Tampy z fosfatem (Warta. wolna strefa), tur. mot. Hassan Eki 11 t. z Kronsztadu próżny (Bertram, kan. port.), łot. par. Talvalde 252 t. z Kolbergu próżny (Behnke i Sieg. Ballastkrug), szw. par. Atlantic 709 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.). szw żagl. z mot. Elin 69 t. z Westerwiku z kamieniem (Bergenske, Westerpl.), duń. p Frieda 1264 t. z Drammen próżny (Behnke i S., b. port ces.), niem. par. Gotland (Behnke i S., Viktoriawand), niem. ż. z m. Uli (Ganswindt, Gdańsk).

14 września: niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki (Lenczat, kan. port.), łot. par. Laimons 198 t. z Lipawy z towarem (Prowe, kan. port.), niem. par. Scharhörn 115 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Scharenberg, b. port ces.), chil. ż. z m. Karin Irmgard 105 t. z Kronsztadu ze spirytusem (Bartram, zachodnie molo), norw. par. Bard 330 t. z Lerwicku ze śledziami (Behnke i Sieg, Gdańsk), szw. par. Gudrun 452 t. z Aarhus próżny (Bergenske, Westerplatte), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), b. port. ces.), norw. par. Alstad 1894 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. par. Nancy 320 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.)

15 września: szw. par. Libau 173 t. z Malmö z amunicją i towarem (Reinhold, basen amunicyjny), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Karin 196 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, b. skład węgla mar.), szw. par. Wira 249 t z Helsingborga próżny (Prowe, Westerpl.), niem. par. Vineta 299 t z Kłajpedy próżny (Reinh., Russenhof).

15 września: niem. mot. Hermann Bahnekamp 582 t. z Kołobrzegu próżny (Nord. Sch. A. G., b. port ces.), szw. ż. z m. Cap 99 t. z Westerwicku z kamieniem (Bergenske, Westerplatte), norw. par. Albatros 1922 t. z Velsen próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), niem. par. Rudolf Otto Ippen Nr. 16 290 t. z Kołobrzegu próżny (Scharenberg, kan. port.), niem. par. Freya 826 t. z Gdyni próżny (Mory, Ganskrug), szw. ż. z m. Sidonia 54 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), fr. par. Lussac 864 t. z Królewca z towarem (Worms, Raiffeisen), szw. par. Ferdiborg 242 t. z Stege próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), est. par. Briim 302 t. z Aarhus z żelastwem (Ganswindt, kan. port.). norw. żagl. z mot. Höjaas 247 t. z Flensburga próżny (Voigt, kan. port.).

16 września: niem. mot. Peter 194 t. z Królewca próżny (Bergenske,Westerpl.), szw. par. Trelleborg 378 t. z Słupska próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Bauta 1657 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., dw. nadw.), szw. par. Belgien 1173 t. z Oslo próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Charlotte Cords 1049 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Wester platte). est. żagl. Mall 77 t. z Narwy z żelastwem(Ganswindt, Westerpl.). szw. par. Dargo 392 t. z Lemvigu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. mot. Josef Bergendorf 365 t. Rotterdamu próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Orion 220 t. z Cuxhaven z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Consul Poppe 877 t. z Aalborga próżny (Reinhold, kan. port.), duń. żagl. z mot. Lidsö z Karlskrony z kamieniem (Bergenske, kan. port.), szw. par. Anwail 500 t. z Malmo próżny (Pam, Westerplatte). niem. par. Arcona 303 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Tiber 823 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold, wolna strefa).

17 września: duń. żagl. z mot. Jens 125 t. z Faxe próżny (Bergenske, Möwenschanze), niem. par. Mary 1151 t. z Aarhus próżny (Voigt. Westerpl.), niem. par. Gillhausen 2007 t. z Rotterdamu próżny (Pam, Westerpl.), norw. p. Jern 530 t. z Helsingborga z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Meteor z Kłajpedy próżny (Prowe, Westerpl.), niem. par. Imatra 54 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.). niem żagl. z mot. Mathilde drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Althof), hld. par. Nero 334 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic).

17 września: gd. hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. z Vejle próżne (Behnke i Sieg), niem. par. Woglinde 1193 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), niem. mot. Charlotte 245 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske), niem. par. Wilhelm 406 t. z Stralsundu ze zbożem (Reinhold), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Rendsburga próżny (Reinhold), niem. par. Birgit 196 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hallsta III 473 t. próżne (Artus), pol. par. Niemen 1844 t. z Helsingforsu z towarem (Bergenske), szw. par. Rewa 715 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand.), pol. par. Robur I 577 t. z Norrkopingu z rudą żelazną (Polsko-Skand.), fr. par. Martine 1517 t. z Casablanca z fosfatem (Warta), norw. par. Gunnar 714 t. z Bandholmu próżny (Bergenske).

17 września: niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Horn 241 t. z Fraserbourgha ze śledźmi (Behnke i Sieg), niem. par. Juno 327 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff). norw. par. Borgvold 339 t. z Peterhead ze śledźmi (Reinhold)

18 września: norw. par. Jomas 880 t. z Sarpness próżny (Polsko-Skand.), gd. par. Etzel 593 t. z Tromsö przez Antwerpję ze śledźmi i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), niem. par. Hermann Otto Ippen 14 232 t. z Kłajpedy próżny (Scharenberg), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Kokness 1044 t. z Sarpsborga próżny (Voigt), hld. par. Drechstroom 948 t. z Amsterdamu próżny (Mory), łot. par. Percy 437 t. z Dunstonu z koksem (Hankel), tur. mot. Hassan Uetsch 3 t. z Lipawy próżny (Bartram), szw. par. Scandia 987 t. z Londynu próżny (Reinhold), niem. par. Käthe 267 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg. kan. port.), niem. żagl z mot. Delphin III 60 t. z Vejle z żelastwem (Ganswindt. b. skład węgla mar.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), duń. par. N. C. Monberg 1329 t. z Aarhus próżny (Reinhold, b. port ces.), fr. par. Depute Georges Chaigne 1182 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par Laima 223 t. z Bollsta z towarem (Behnke i Sieg, kolei nadw.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par. Planet 478 t. z Królewca próżny (Prowe, Gdańsk), grecki par. Patras 110 t. z Kilonji próżny (Ganswindt, basen Holmu).

19 września: norw. par. Bokn 393 t. z Peterhead ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), szw. par Ivan 714 t. z Calais próżny (Reinhold, Westerplatte), pol par. Tczew 344 t. z Kołobrzegu próżny (Pam, Westerpl.). ang. par. Harlyn 1209 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), ang par. Kolpino 1565 t z Hullu z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson, dworzec nadw.), łot. par. Biruta 1091 t. z Rouen próżny (Reinhold, Westerpl.), gd. par. Echo 555 t. z Nortshields ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.).

19 września: duń. par. Ribersborg 705 t. z Varbergu próżny (Artus, Westerpl.), łot. par. Krimulda 1150 t. z Gandawy próżny (Voigt, Westerpl.), niem. par. Marianne 609 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa). niem. par. Liane 299 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. żagl. Frithjoff 46 t. z Słupska próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Dania 1390 t. z Aalborga próżny (Prowe, Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen

740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

20 września: niem. par. Harald 1091 t. z Helsingborga próżny (Artus, Westerpl.), norw. par. Speed 786 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., b. port. ces), łot. par. Kurland 428 t. z Randersu próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Kalpaks 1182 t. z Rotterdamu próżny (Voigt, Westerpl.), duń. par. Frankrig 778 t. z Odense próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), wł. par. Maria Teresa 2378 t. z Lubeki próżny (Bergenske, Holm), szw. par. Carlsten 334 t. z Lipawy próżny (Pam, Westerpl.).

Na wyjściu:

4 września: szw. żagl. z mot. Rurik 108 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami (Bergenske), łot. par. Naiga 157 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), hld par. Hennie 129 t. do Mullerup z węglem (Danz. Schiff. K.), gd. par. Prosper 410 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Viktoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par Ragnar 430 t. do Wisby z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Cecil 776 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), ang. par Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), duń. par. Ulf 797 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Donar 435 t. do Rygi ze śledźmi (Lenczat), niem. par. Dora Ahrens 529 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. mot. Briand 385 t. do Kalmaru z towarem (Skand. Levant), niem. par. Leonhard 429 t. do Haparandy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Hannah Helken 287 t. do Kłajpedy próżny (Lenczat), ang par. Skipjack 670 t. do Southhamptonu z drzewem (Danz. Schiff. K.).

5 września: łot. par. Mars 278 t. do Wisby z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), norw. par. Hundsvaag 323 t. do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Karl Friedrich Larsen 686 t. do Coen z węglem (Artus), duń. żagl. z mot. Jens 125 t. do Faxö z węglem (Bergenske), niem. par. Bavaria 553 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).

5 września: gd. par. Peter von Danzig 492 t. do Trangsundu z węglem (Reinhold), norw. p. Oberland 1102 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), duń. par. Sigrid 1049 t. do Sundsvallu próżny (Warta), szw. par. Carlsten 334 t. do Frederiksundu z węglem (Mory), niem. par. Saturn 154 t. do Horsensu z podkładami (Prowe), niem. par. Hoffnung 220 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), niem. par Arcona 303 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), szw. par. Libau 173 t. do Malmö z towarem (Renhold), turecki ż. z m. Woterküken 47 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt).

6 września: duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Arcina 186 t. do Hadsundu z węglem (Berg.).

6 września: duń. żagl. z mot. Marie 49 t. do Hadersievn z sztabami żelaznemi (Bergenske) norw par Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), duń. par Paul Möller 138 t. do Bogense z węglem (Bergenske), norw. par Rosafred 295 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), norw. par. Trella 938 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), niem par. Föhr 788 t. do Rygi z towarem (Voigt), niem. par. Viktor 496 t. do Umea próżny (Behnke i Sieg), hld. par. Nero 334 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem par. Eduard 574 t. do Lubeki z węglem (Polsko-Skand.) szw. par. Inland 1399 t. do Malmo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Merkur 800 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Stern 90 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), gd. par. Hammonia 658 t do Trangsundu z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl z mot Drogden 279 t. do Steege z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Skandinavic 1441 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Feddy 561 t. do Kjöge z węglem (Pam).

7 września: niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Sture 191 t. do Helsingborga z cementem (Bergenske), duń. par. Knud Villemoes 860 t do Esbjergu z węglem (Reinhold).

7 września: niem. par. Flora 169 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Gefle z węglem (Behnke i S.). niem. par. Svend Larsen 292 t. do Faaborga z węglem (Polsko-Skand.), hld. par. Johanna 1143 t. do Nantes z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Knud 1188 t. do Manchestru i towarem (United Baltic Corp.), niem. par. Kurland 262 t. do Ekenäs z cementem (Voigt), niem. par. Else 641 t. do Leningradu próżny (Voigt), gd. par. Mottlau 430 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Largo 336 t. do Lemvigu z węglem (Polsko-Ekand.).

8 września: niem. par. Kurland 770 t. do Iggesundu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinh.), niem. żagl. z mot. Herta Grube 68 t. do Prästö z węglem (Bergenske), łot. par. Bartava 461 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), hld. ż z m. Dolphin III 60 t. do Fredericji z węglem (Ganswindt), szw. ż. z mot. Aina 63 t. do Blase z węglem (Ganswindt), niem. ż. z m. Bishorst 89 t. do Odense z węglem (Bergenske).

8 września: duń. żagl. z m. Fremad 57 t. do Söby z węglem (Ganswindt), szw. hol. Wiking 8 t. z szw. licht. Fenja 569 t. i Box 460 t. do Landskrony i Limhamnu z węglem (Behnke i S. i Polsko-Sk.), szw. par. Erik 123 t. do Koldingu z węglem (Artus), szw. par Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Behnke i S.), niem. par. Stadt Stolp 147 t do Nakskov z cukrem (Reinhold), niem. par. Wiborg 350 t. do Wyborga z towarem (Lencza), czw. par. Gudrun 452 t. do Aarhus z węglem (Artus), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinh.), duń. par. Karen 731 t. gif 1189 t. do Zaandam z drzewem (Nord. Schiff. A. G.), norw. żagl. z mot. Björnvik 120 t. do Norrköpingu z cementem (Ganswindt). pol. par. Toruń 1122 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), tur. żagl. z m. Hassan Uetsch 3 t. do Kłajpedy ze spirytusem (Bartram, szw. par. Egon 292 t. do Helsingforsu z towarem (Reinh.), duń. ż. z m. Minde 63 t. do Oslo z jęczmieniem (Befracht Ges.), duń. ż. z m. Gamma 99 t. do Fredericji z węglem (Ganswindt), niem. par. Sieglinde 1080 t. do Rouen z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i S.), niem. par. Diana 299 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. p. Käte 267 t. do Hamburga z tow. (Behnke i S.), niem. par. Bacchus 382 t. do Antwerpji z tow. (Wolff), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Consul Poppe 877 t. do Aalborga z węglem (Reinh.), niem. p. Gertrud 176 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Dione 657 t. do Wasy z węglem (Behnke i Sieg), fsk. par. Savonia 1001 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i S.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Horsensu z drzewem (Prowe), norw. par. Ora 599 t. do Moss z węgiem (Pam), niem. par. Rival 358 t. do Hamburga z tow. (Behnke i S.), niem. par. Gerhard 349 t. do Kłajpedy próżny (Prowe).

9 września: niem. hol. Ajax z licht. Nation 373 t i licht. Chronik 369 t. niem. hol. Diomedes 54 t. z niem. licht. Daheim 369 t. i Kosmos 373 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), niem. p. Mary 1121 t. do Aarhus z węglem (Pam), fsk. par. Saint Stephan 2889 t. d oNystadu próżny (Befr. Ges.), niem. hol. Karl Kiehn 13 t. z licht. Irene Kiehn 499 t. i Theo Kiehn 34 t. do Helsingöru Gjesder z węglem (Artus), grecki par. Rita 1560 t. do Helsingöru z węglem (Pam), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinh.), est. żagl. z mot. Wiruma 371 t. do Tallinnu z węglem (Befr. Ges.), duń. ż. z m. Marie 57 t. do Oslo z węglem (Ganswindt), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. Frankrig 778 t do Odense z węglem (Reinh.), szw par Wira 249 t. do Helsingborga z węglem (Prowe).

10 września: niem. par. Bugsee 392 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), niem. par. Hinrich Peters 500 t. do Wasy z węglem (Nord. Schiff. A. G.).

10 września: duń żagl. Sam 112 t. do Tönsbergu z węglem (Voigt), szw. par. Trio 832 t. do Kalmaru z węglem (Skand. Levant), duń. ż. z mot. Yrsa 93 t do Frederikstadu z węglem (Bergenske), duń. par. Holland 720 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), niem. par. Andromeda 363 t. do Królewca z tow. (Wolff), fr. par. Chateau Yquem 1290 t. do Nantes z drzewem i towarem (Worms), niem. par. F. W. Fischer 601 t do Kotki z towarem (Lenczat), niem. mot. Charlotte 245 t. do Kopenhagi próżny (Bergenske).

11 września: duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem p. Steinburg 724 t. do Ekenas z węglem (Reinh.), szw. par. Rewa 715 t. do Westeras z węglem (Reinh.), szw. par. Wilhelmina 698 t. do Haderslewn z węglem (Lenczat).

11 września: norw. par. Gunnar 740 t. do Bandholmu z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. do Skillingge z węglem (Bergenske), norw. par. Mexikano 2313 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), szw. par. Tom 1162 t. do Oslo z węglem (Polsko-Sk.), niem. par. Harald 1091 t. do Helsingborga z węglem (Artus), niem. par. Rudolf 142 t. do Szczecina z towarem (Prowe), ang. par. Glen Head 920 t. do Dublina z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Sven 191 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. par. Karin 196 t. do Kłajpedy z cementem (Bergenske), szw. par. Figge 385 t. do Nyköpingu z węglem (Warta), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Reval 575 t. do Tallinnu ze zbożem i towarem (Lenczat), szw. par. Elsa 646 t. do Husum z wędlem (Skand. Levant).

12 września: szw. par. Jan 488 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), niem. par. Konsul Hintz 930 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Elsie 826 t. do Slemmestadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. hol. Balder 14 t. z licht. Kelsö 813 t. i Menja 572 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. i Behnke i Sieg), duń.

żagl. z mot. Castor 53 t. do Aarhus z makuchami (Ganswindt).

12 września: hld. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), norw. par. Thore Hafte 354 t. do Hernösandu próżny (Reinhold), niem. par Weser 571 t. do Trangsundu z węglem (Voigt), duń. żagl. z mot. Noah 85 t. do Dagelykke z węglem (Ganswindt), niem. par. Flosshilde 563 t. do Antwerpji ze zbożem i towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Bellis 229 t. do Helsingöru z koksem (Jantzen), ang. par. Baltannic 1034 t. do Rygi z pasażerami i towarem (United Baltic), grecki par. Vassilics 2166 t. do Livorno z towarem (Pam), łot. par Liva 270 t. do Ystadu z węglem (Pam), duń. par. Viktoria 1160 t. do Odense z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff).

13 września: duń. par. N. C. Monberg 1392 t. do Aarhus z węglem (Mory), łot. par. Viesturs 345 t. do Odense z węglem (Pam), niem. mot. Margot 98 t. do Mullerup z węglem (Bergenske).

13 września: łot. par. Gauja 1895 t. do Lovisy z węglem (Bergenske), ang. par. Harlyn 1200 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), norw. par. Isbjörn 295 t. do Rygi próżny (Behnke i S.), norw. par. Agnes 263 t. do Lipawy ze śledziami (Behnke i S.), niem. par. Possehl 1348 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), fsk. par. Poseidon 480 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Lothar 258 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), fr. par. Seine 813 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Lisbeth Zelck 565 t. do Wasy z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), fsk. par. Bore VIII 3437 t. do Buenos Aires z towarem (Bergenske), niem. par. Brake 336 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg),

14 września: szw. par. Wright 1626 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), fsk. ż. z m. Johannes 217 t. do Hernösandu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Oerland 1102 t. do Kotki z węglem (Artus), duń. mot. Maagen 97 t. do Blaese z węglem (Bergenske), niem. par. Klara Kunstmann 3400 t. do Szczecina próżny (Warta), łot. par. Mars 278 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.).

14 września: niem. par. Westfalia 513 t. do Ekenaes z węglem (Artus), ang. par. Enrix 317 t. do Lipawy z resztą ładunku śledzi (Behnke i Sieg), niem. par. Erna 491 t. do Rygi z towarem (Voigt), szw. par. Ovidia 1898 t. do Slite próżny (Bergenske), łot. par. Talvaldis 252 t. do Windawy próżny (Behnke i Sieg), wł par Rosalia 2673 t. do Gibraltaru z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. par. Gotland 591 t. do Windawy próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Katholm 877 t. do Lipawy z towarem (Reinhold), łot. par. Kurbads 1312 t. do Kirkkoniemi z węglem (Voigt), pol. par. Robur II 798 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), hld. par. Tyns 877 t. do Gandawy z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Heinz Ferdinand 538 t. do Kotki z węglem (Reinhold), niem. par. Noris 324 t. do Kłajpedy próżny (Prowe).

15 września: szw. par. Robert 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Havru z węglem (Polsko-Skand.), est par. Borghild 431 t. do Aarhus z węglem (Warta).

15 września: norw. par. Jotun 308 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z końmi i towarem (Reinhold), duń. żagl. z mot. Aage 56 t. do Hov z węglem (Ganswindt), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), tur. mot. Hassan Uetsch 3 t. do Lipawy ze spirytusem (Bartram), ang. par. Kenrix 317 t. do Tynedocku z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Samland 453 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Luna 279 t. do Delfzylu z towarem (Wolff), niem. żagl. z mot. Immanuel 74 t. do Koldsbykaas z węglem (Bergenske), niem. par. Alice 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Pan 526 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Hindsholm 876 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), hld. par. Piet Hein 203 t. do Londynu (Behnke i Sieg), niem. par. Gerda Kunstmann 320 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), norw. par. Gaula 647 t. do Göteborga z węglem (Pam), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), duń. par. Gunhild 682 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), grecki mot. Candia 180 t. do Rygi ze spirytusem (Ganswindt).

16 września: łot. par. Ausma 1121 t. do Abo z węglem (Bergenske), łot. par. Kandava 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), norw. par. Aina 376 t. do Ebeltoftu z węglem (Lenczat), szw. par Nancy 320 t. do Helsingör z węglem (Behnke i Sieg), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Pam), niem. par. Bonus 519 t. do Lubeki z węglem (Behnke i Sieg), norw. p. Bard 330 t. do Królewca próżny (Behnke i S.), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. do Skillinge z węglem (Bergenske), duń. żagl. Torgus 70 t. do Nexö z węglem (Ganswindt), szw. par Gusten 353 t. do Höganaes z węglem (Pam), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), grecki par. Despina Lemos 1895 t. do Wenecji z węglem (Behnke i S.).

17 września: norw. par. Orion 489 t. do Trangsundu z węglem (Bergenske), norw. par. Draco 239 t. do Holmestrandu z węglem (Bergenske), fr. par. Argonne 1202 t. do Bordeaux z węglem (Worms).

17 września: norw. żagl. z mot. Karise 321 t. do Fredrikshacnu z węglem (Reinhold). duń. żagl. z mot. Bonavista 67 t do Marstallu z węglem (Ganswindt), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z cementem (Bergenske), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), duń żagl. z mot. Amager 60 t. do Freesö z węglem (Bergenske), hld. par. Leonora 1363 t. do Nantes z węglem (Reinhold), niem. par. Wilhelm 406 t. do Wyborga z towarem (Reinhold), fr. par. Parame 1663 t. do Nantes z węglem (Bestmann), norw. par. Ara 557 t. do Göteborga z towarem (Bergenske), szw. par. Ragnar 430 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg).

17 września: niem. mot. Charlotte 245 t. do Kopenhagi próżny (Bergenske), szw. par. Libau 173 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Niord 285 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), norw par. Knud Skaaluren 399 t. do Menstadu z węglem (Behnke i Sieg).

18 września: norw. par. Alstad 1894 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Kelkheim 3000 t. do Oerneviken próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Largo 336 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Frida 1270 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Atlantic 709 t. do Köpingu z węglem (Behnke i Sieg), hld. żagl. z mot. Virena 91 t. do Karlshamnu z koksem (Ganswindt), niem. mot. Hermann Bohnekamp 582 t. do Wyborga z węglem (Nord. Schiff. A. G.), szw. par. Ferdiborg 242 t. do Drammen z węglem (Behnke i Sieg), szw. mot. Josef Bergensdorff 366 t. do Skokshallu z węglem (Reinhold), łot. par. Konsuls P. Dannebergs 1744 t. do Rygi z węglem (Voigt), duń. par. Estonia 3820 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line), niem. par. Andromeda 363 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), niem. par. Imatra 544 t. do Kotki z towarem (Lenczat), niem. par. Scharhörn 115 t. do Horsensu z pokładami (Sharenberg). ang. par. Sandysike 993 t. do Sztokholmu z węglem (Pm), norw. par. Baute 944 t. do Fredrikstadu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Trelleborg 378 t. do Kłajpedy z węglem (Behnke i Sieg).

19 września: szw. par. Ymer 602 t. do Ystadu z węglem (Warta), niem. żagl. z mo. Helene 40 t. do Marstallu z węglem (Bergenske).

19 września: ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z towarem (United Baltic), niem. par. Rhea 293 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), gd. hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. do Svendborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Eduard 574 t. do Antwerpji ze zbożem i drzewem (Bergenske), szw. hol. Holger 14 t. i licht. Halsta III 473 t. do Steege z węglem (Artus), niem. mot. Peter 194 t. do Korsöru z węglem (Bergenske), szw. par. Rewa 715 t. do Vesteras z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Rudolf Otto Ippen 16 290 t. do Kallundborga z koksem (Scharenberg), duń. żagl. z mot. Anna 60 t. do Rönne z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Borgvold 339 t. do Gdyni ze śledziami (Reinhold), ang. par. Haarlem 565 t. do Grangemouth z towarem (Reinhold), niem. par. Arcona 303 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), fr. par. Lussac 864 t. do Dunkierki z towarem (Worms), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. do Oslo z jęczmieniem (Ganswindt), czsł. żagl. z mot. Melnik 64 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), niem. par. Juno 327 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. żagl. z mot. Meteor 100 t. do Sölvesborga próżny (Prowe), norw. par. Bokn 394 t. do Rygi ze śledziami (Reinhold), niem. par. Arnold Köpke 430 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. żagl. z mot. Erno 96 t. do Svendborga z drzewem i grochem (Bergenske), szw. par. Anwall 500 t. Lulea z węglem (Pam).

20 września: duń. mot. Lidsö 118 t. do Aarhus z próżnemi beczkami (Bergenske), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Hven z węglem (Bergenske), duń. par. Tiber 822 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), łot. par. Laima 223 t. do Rostoku próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Baltannic 1034 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic), niem. par. Woglinde 1193 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), fr par. Normanville 1054 t. do Bordeaux z drzewem (Worms), hld. par. Nero 334 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), grecki par. Patras 110 t. do Rygi ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. do Ekenaes z węglem (Reinhold), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), grecki żagl. z mot. Irma Karin Irmgard 105 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), duń. par. Belgien 1173 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg).



Zimowa komunikacja Gdynia—Hel

Jak się dowiadujemy zimowa komunikacja na linji Gdynia—Hel przy pomocy parowców „Jadwiga i Wanda” P. P. Żegluga Polska zostanie utrzymana. Statki te prawdopodobnie będą kursować naprzemian, tak, że przez dwa tygodnie będzie znajdować się na linji „Jadwiga”, a przez następne dwa tygodnie „Wanda“ i t. d. Jak wiadomo, unieruchomienie całkowite statków nie zwalnia od wysokich wydatków na ich utrzymanie, zwłaszcza w naszym klimacie, gdzie trzeba bać o staranne ogrzewanie statku. Z tego powodu obydwa statki będą kursować naprzemian.

Rozkład jazdy zimowej jeszcze nie jest ustalony, gdyż obecnie działa jeszcze zmnjejszony rozkład letni.

Rozkład zimowy ważny będzie od pierwszego października. Pomiędzy Gdynią a Helem będą utrzymane dziennie dwa odjazdy w każdą stronę, czas tych odjazdów zostanie ogłoszony w najbliższych dniach.

Utrzymanie zimowej komunikacji na linji Gdynia—Hel przez P. P. „Żegluga Polska” spotka żywe uznanie i wdzięczność ludności półwyspu Hel, miłośników wybrzeża i wszystkich zainteresowanych w komunikacji zimowej.

Okrężna komunikacja kolejowa nie mogła bowiem dotąd zastąpić potrzeby szybkiego połączenia z Helem, wobec czego odbywano podróże niepewne i nadzwyczaj niewygodne do Gdyni i Gdańska na kutrach rybackich.

Obecnie dzięki szybkim parowcom P. P. „Żegluga Polska” rybacy będą mogli dotrzeć na targ w Gdyni, przez Gdynię również do Gdańska w każdych warunkach pogody, a przytem w najkrótszym czasie.

Należy przypuszczać, że linja niebawem stanie się bardzo popularną, wynagradzając mało wdzięczną pracę zimową tych statków przybrzeżnej żeglugi.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

W tygodniu sprawozdawczym (od 19—go do 25—go września przybyło do portu 30 statków morskich o łącznej ładowności 23.440 t. r. n. (26 parowców, 1 hol wnik, 2 lichtugi i 1 żaglowiec z motorem), w tej liczbie próżnych 27, tomasówką, kamieniem, i śledzmi po 1.

Pod względem bandery było statków polskich 2, szweckich 9 łotewskich 6, niemieckich 5, estońskich 3, norweskich 2, angielskich, duńskich i holendrskich po 1.

Przywieziono na statkach 2.100 ton tomasówki, 400 ton kamienia i 170 ton śledzi.

Odpłynęło z portu 28 statków morskich o łącznej ładowności 26.229 t. n. r. (27 parowców, 1 żaglowiec z motorem).

Wśród statków na wyjściu było z węglem 25, 2 próżne i z pasażerami 1.

Odjechało morzem 254 pasażerów. Węgla wywieziono na statkach 51.080 ton, w tem 3.112 ton węgla bunkrowego.

Tydzien sprawozdawczy wykazuje lekie poprawienie się importu i wysoką liczbę wywiezionego w tygodniu węgla.

Liczba pasażerów w ruchu tygodniowym była nieznaczna, gdyż nie przybył żaden statek z pasażerami, a wyjechał tylko jeden — Zeelandja, który zabrał do Ameryki Południowej 254 pasażerów.

Ruch portowy w poprzednim tygodniu

W tygodniu sprawozdawczym (od 12-go do 18-go września) przybyły do portu 23 statki morskie o łącznej ładowności 19.755 t. r. (wszystkie parowce), w tej liczbie próżnych 20, z pasażerami 3.

Pod względem bandery było statków: polskich 2, szweckich 8, łotewskich 4, niemieckich 3, duńskich i norweskich po 2, francuskich i angielskich po 1.

Przyjechało morzem 149 pasażerów.

Odpłynęło z portu 2. statków morskich o łącznej ładowności 18.544 t. r. n. (wszystkie parowce).

Wśród statków na wyjściu było z węglem 16, i po 1: z pasażerami, otrębami ryżowemi. resztą ładunku, z bunkrowania i próżny.

Odjechało morzem 175 pasażerów. Węgla wywieziono n statkach 34.379 ton, w tem 2.206 ton węgla bunkrowego, oraz otrąb ryżowych 150 t.

Ruch portowy w drugiej dekadzie września

Ruch w drugiej dekadzie był nieco zmniejszony w stosunku do dekad poprzednich, Weszło do portu statków morskich 37 o łącznej ładowności 30.236 t. r. n. (wszystkie parowce).

Wśród statków na wejściu było próżnych 31, z pasażerami 3, z tomasówką 2, ze śledźmi 1.

Przyjechało morzem 149 pasażerów. Przywieziono na statkach 2.998 ton tomasówki i 170 ton śledzi.

Opuściło port w dekadzie statków morskich 31 o łącznej ładowności 26.998 t. r. n. (wszystkie parowce).

Wśród statków na wyjściu było łotewskich 8, szweckich 8, niemieckich 5, norweskich 4, duńskich 3, francuskich 2, angielskich 1.

Odpłynęło z węglem 25 statków, próżnych 4, z pasażerami 1 i z towarem 1. Odjechało morzem 179 pasażerów. Wywieziono na statkach 55.327 ton węgla w tem 3.592 tonn węgla bunkrowego i 150 ton otręb ryżowych.

Dekada była pod każdym względem niedociągnięta. Osobliwością jej był import śledzi na parowcu Borgvold. Jestto pierwszy transport śledzi przez Gdynię. Śledzie ładowano wprost do wagonów.

Powrót statków polskich z zagranicy

Dnia 12 b. m. s. s. „Gdynia” powrócił z wycieczki do Kopenhagi i Helsingör, na której miał pełną ilość pasażerów. Dzięki doskonałej pogodzie zostało zorganizowane zwiedzanie zamku Frederiksborg i przejażdżka samochodami z Kopenhagi do Helsingör.

Dnia 15 b. m. s. s. „Gdańsk“ wrócił z wycieczki do Kopenhagi, zorganizowaną przez Ligę Morską i Rzeczną. Uczestnicy wycieczki złożyli na ręce kapitana s. s. „Gdańsk” list, w którym wyrażają uznanie i podziękowanie za troskę o nich oraz za ze wszech miar udaną podróż i tylko żałują, że podróż już się skończyła. Należy dodać, że w czasie iprzebywania w Kopenhadze, uczestnicy wycieczki prosili kapitana o zajście do Rönne na Bornholmie celem zwiedzenia tej pięknej wyspy, wręczając kapitanowi sumę, niezbędną na pokrycie tego dodatkowego kosztu.

Organizacja konsulatu szwedzkiego w Gdyni

Z dniem 25-go b. m. uruchomiony został konsulat szwedzki w Gdyni. Miesci się on w gmachu Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa przy ulicy Portowej. Konsulem szwedzkim, jak wiadomo, został zamianowany dyrektor tego towarzystwa inż. Napoleon Korzon.

Wypadek w porcie

18-go o godz. 14-ej pękła lina stalowa podtrzymująca maszt montażowy przy budowie wywrotnicy Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego na molo południowem. Spadający maszt poważnie uszkodził części zestawianej wywrotnicy, której wykończenie znacznie przez ten wypadek się opóźni.

Jeden z robotników, Jan Grzymalski został przy tem ranny w rękę i nogę. Tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności obeszło się bez licznych ofiar ludzkich.

Wywrotnicę, jak wiadomo, buduje niemiecka firma Demag na rachunek Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu

Ruch portowy Gdańska w tygodniu sprawozdawczym (14-go do 21-go b. m.) charakteryzował się średniem ożywieniem, przyczem ruch wyjściowy nieco przeważał nad wejściowym.

Zawinęły do portu 122 statki morskie, w tej liczbie 97 parowców, 6 motorowców, 2 holowniki, 3 lichtugi morskie, 14 żaglowców z motorem.

Polskich statków na wejściu było 3, gdańskich 5, duńskich 13, szweckich 27, niemieckich 35, norweskich 11, łotewskich 10, angielskich 5, holenderskich 3, francuskich, estońskich, greckich po 2, włoskich i chilijskich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 73, z towarem 19, ze śledźmi 7, z żelastwem 6, z pasażerami i towarem i z kamieniem po 4, oraz po 1: z koksem, z rudą żelazną, ze spirytusem, zbożem, śledźmi i towarem, z amunicją i towarem, z samochodami.

Przeładowano w imporcie ze statków na kolej 2.350 ton rudy, 4.970 ton żelastwa, 8.200 ton nawozów sztucznych i prócz tego 800 ton fosfatów, oraz 6.300 ton innych towarów.

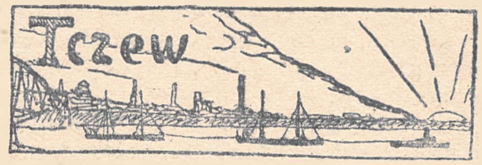
Przeładowano w eksporcie z kolei na statkia 127.652 tony węgla, oraz z kolei na statki i składy 561 wagonów drzewa, 328 wag zboża, 978 wag. innych towarów.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 129 statków morskich, w tej liczbie z węglem 68, z towarami 2), próżnych 13, z drzewem 6, z pasażerami i towarem 4, z drzewem i towarom, z resztą ładunku śledzi po 3, z koksem po 2, oraz po 1: z cementem, z drzewem i grochem, ze zbożem i drzewem, z jęczmieniem, z towarem i końmi, z pocztą i pasażerami, z podkładami.

W imporcie wzrosła znów znacznie pozycja nawozów sztucznych — co tembardziej jest znamienne, że w Gdyni import nawozów sztucznych spadł bardzo znacznie. Również import śledzi jest znaczny.

W eksporcie rekordową ilość tygodniową 127.000 ton osiągnięto dla węgla, a jednocześnie w tygodniu zdarzyła się rekordowa liczba przeładunku dziennego 21.720 ton 15-go września.

Również i te liczby są bardzo znamienne, bo zachodzą równolegle do zmniejszonego przeładunku w Gdyni. Niesłuszne więc są narzekania części prasy gdańskiej, że jakoby przeładunek w Gdyni hamuje eksport przez Gdańsk.



Sprzedaż reszty statków Żeglugi Wisła-Bałtyk

W tych dniach nastąpiła całkowita likwidacja taboru Żeglugowego Towarzystwa Wisły—Bałtyk.

Pertraktacje z miastem jako ewentualnym nabywcą pozostałego taboru, w ilości 4 holowników i 7 lichtug morskich, się rozwiały.

Przyczyna niedojścia do skutku tranzakcji była odmowa ze strony Wisły-Bałtyk sprzedania względnie wydzierżawienia miastu urządzeń portowych w Tczewie.

Miasto natomiast nie miało zainteresowania w taborze morskim bez eksploatacji własnej przystani węglowej w Tczewie.

Nowym nabywcą okazała się Marynarka Wojenna, która dla celów bunkrowania, składowania, podnoszenia zatoniętych statków i innej służby pomocniczej potrzebuje taboru, lichtug morskich i holowników.

Nie cała jednak reszta statków Tow. Wisła-Bałtyk w Tczewie sprzedana została marynarce wojennej, lecz tylko część. Holownik Rybak i lichtugi Felek i Wacek podniosły banderę estońską i znajdują się obecnie w Gdyni, oczekując na redzie możności ładowania węgla. Statki te nazywają się obecnie: holownik Rybak—Marmor I. Lichtugi morskie Felek 382 t. r. n. (ex Presse) — Marmor III i Wacek 382 t. r. n. (ex Bazar) — Marmor VI. Są to mniejsze lichtugi Towarzystwa po 650 t. DW. każda.

Miejmy nadzieję, że dzięki sprzedaniu tych lichtug do Estonji zwiększy się nieco odbyt naszego węgla do tego kraju, który naogół dotąd brał mało polskiego węgla.

Skutki mgły na Wiśle

Mgła jak wiadomo, jest najniebezpieczniejszym wrogiem regularnego ruchu na lądzie i na morzu.

Na rzece jest ona o tyle niebezpieczniejszą, że się zdarza w pewnych warunkach częściej i jest gęściejsza niż gdzieindziej. Mgła trzymająca się przy samej powierzchni ziemi zalega rzekę od brzegu do brzegu gęstą zasłoną, uniemożliwiająca żeglugę nie tylko w nocy, lecz również o świcie, podczas gdy kolej na tego rodzaju mgłę prawie nie jest wrażliwa.

Tego typu mgła jest charakterystyczna dla jesieni, kiedy dnie i tak już są krótkie.

Z tego rodzaju trudnościami walczy obecnie wprowadzona od niedawna przez Warszawskie Towarzystwo Żeglugi linja pośpieszna parowców Warszawa—Gdańsk. Mimo wyjątkowo gęstej mgły na rzece panującej w ostatnim czasie co rano statki kursują ze względnie nieznacznym spóźnieniem w stosunku do rozkładu.

Świadczy to chlubnie o wyszkoleniu i dużej umiejętności kapitanów i załóg naszej żeglugi wiślanej.

W przyszłym roku zaprowadzenie oświetlenia nocnego ona dolnej Wiśle*) i wcześniejsze uruchomienie pospiesznej linji pozwolą na skuteczniejszą walkę z trudnościami nawigacji w warunkach mgły.

*) zostanie wprowadzone w najbliższych dniach

Ruch statków polskich

Par. Katowice ładuje w Gdyni węgiel do Nantes.

Par. Kraków jest w drodze z Gdyni z 2800 t. węgla do Holtenau.

Par. Niemen przybył 17-go z Helsingforsu do Gdańska po 4.200 t. węgla do Neapolu i 300 sążni kopalniaków do Beni-Saf.

Par. Poznań przybył 25 z Paimboef z 2.700—2.900 t. rudy do Gandawy.

Par. Toruń przybył 25 z Gandawy do Gdyni i czeka na redzie możności ładowania węgla do Nantes.

Par. Tczew przybył 23-go z Gdańska z 850 t. węgla do Korsör.

Par. Warta odpłynął 12-go po uzupełnieniu ładunku z Casablanki z ładunkiem 440 t. trawy morskiej do Szczecina i 2800 t. fosforytów i 135 t. trawy morskiej do Gdańska, 25-go przybył do Szczecina

Par. Wilno odpłynął z Aarhus 23-go do Gdyni po węgiel do Nantes.

Par. Wisła odpłynął 23-go z Philippeville do Sfax po fosforyty do Gdańska.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I wyładowuje w Gdańsku rudę z Norrköpingu

Par. Robur II przybył 22-go z Klagshamnu do Gdańska po węgiel.

Par. Robur III odpłynął 18-go z węglem z Gdyni do Gandawy.

Znaczenie lotnictwa w komunikacji bałtyckiej

We współczesnej komunikacji osobowej morskiej coraz większą rolę zaczynają odgrywać aeroplany. Szybkość aeroplanów czyni ich bezkonkurencyjnemi nie tylko w stosunku do statków, lecz również do kolei, o ile np. chodzi o morze śródlądowe jakiem jest Bałtyk.

Komunikacja osobowa na Bałtyku statkami jest bardzo mało rozwinięta i nie można jej rokować większych widoków na przyszłość. Na przyczyny tego ograniczonego zastosowania pasażerskiej komunikacji morskiej na Bałtyku składają się prócz dogodnych i licznych komunikacyj kolejowych:

Niewygody dla pasażerów przy posługiwaniu się małemi statkami (przy burzliwej pogodzie — choroba morska), trudności nawigacyjne w zimowej porze roku, klimat, liczność państw brzegowych przy stosunkowo słabem zaludnieniu brzegów, co również ma pewien wpływ na gęstość ruchu.

Prosperuje na Bałtyku komunikacja trajektami kolejowemi, przewożącemi całe pociągi w kierunku z Niemiec do Danji i Szwecji od Małego Beltu aż do linji Saśnice—Trelleborg, lecz w tym wypadku trajekt jest właściwie narzędziem, i zazwyczaj też własnością kolei. W ten sposób pozostaje dla komunikacji pasażerskiej basen środkowy i zatoki północno-wschodnie Bałtyku. Ta komunikacja parowcami pasażerskiemi ma prawdziwą rację bytu na linji Sztokholm-Abo, Helsingfors-Tallinn. Na ostatniej linji zresztą komunikacja lotnicza już skutecznie konkuruje z ruchem parowców.

Pomiędzy Nyneshamn w Szwecji a Tallinnem, oraz pomiędzy Nyneshamn a Lipawą zostaną zrealizowane również trajekty, których rola polegać będzie jednak w głównej mierze na przewozie wagonów towarowych.

Stosunkowo najgorzej się przedstawia połączenie komunikacyjne pasażerskie portów zatoki gdańskiej z innemi większemi portami Bałtyku.

Połączenie z Kopenhagą nie jest ożywione, gdyż kolejowe połączenie przez Berlin, Warnemünde—Gjedser jest szybsze a przytem codzienne. Również do Szwecji jeździ się przez Saśnice — koleją. W kierunku na Łotwę, Estonję i Finlandję kolejowe połączenie jest znacznie szybsze niż okrętowe, tembardziej, że na linji tej są tylko statki towarowo-pasażerskie z przewagą uwzględnienia frachtu, nie posiadające dużej szybkości i nie kursujące codziennie.

Stosunkowe ożywienie w ruchu pasażerskim na Anglję i Kopenhagę tłumaczy się ruchem emigracyjnym i reemigracyjnym, a nie wygodami i szybkością, której nadwyżka w kierunku na Anglję przy posługiwaniu się kolejami jest stosunkowo jeszcze o wiele większa. Pasażerowie jadący na Kopenhagę, Londyn, Hull — to w 9/10 i więcej emigranci, skaptowani dla danej linji i mający przewóz do Kopenhagi względnie portów angielskich wliczony w ogólny koszt biletu transatlantyckiego. Nie dziw, że pasażer taki odbywa podróż statkiem, mimo że szybszą i wygodniejszą byłaby podróż koleją.

Po skreśleniu tych emigrantów komunikacja osobowa jako taka na Bałtyku okazuje się nieistniejącą, a nieliczne grupy podróżnych trzymają się statków właściwie frachtowych mających skromną ilość miejsc pasażerskich.

Przy tych warunkach, lotnictwo, szczególnie lotnictwo posługujące się hydroplanem, ma nad Bałtykiem olbrzymią przyszłość.

Właśnie przyszłość, gdyż w warunkach dzisiejszej chwili ożywionego ruchu lotniczego jeszcze niema.

Polska via Gdańsk połączona jest dwoma linjami z Danją i Szwecją. Jedna prowadzi do Kopenhagi druga do Kalmaru.

Linja do Kopenhagi istnieje już lat parę i korzysta z dość znacznej frekwencji. Linja szwecka była uruchomiona dwa lata temu w kierunku na Sztokholm, jednak z braku powodzenia nie mogła się na stałe utrzymać. W roku bieżącym wznowiono próbę uruchomienia linji szweckiej. Jako stację przylotu i odlotu aeroplanów wybrano duże powierzchnie wodne w ujściu Neufähr.

Zorganizowało linję niemieckie towarzystwo akcyjne Luft-Hansa. Średni czas przelotu trwa 2 godziny i 15 minut, co oczywiście jest bardzo korzystne w porównaniu z drogą Saśnice—Trelleborg koleją, podróżą, która trwa z górą 40 godzin.

Doświadczenie tegoroczne wycieczek zagranicznych Żeglugi Polskiej wskazuje że największe zainteresowanie i ożywienie istnieje w kierunku na Kopenhagę i Sztokholm. Tędy jest również skierowany największy prąd podróżujących w interesach.

Byłoby zapewne bardzo pożądane, ażeby w naszym programie przyszłego rozwoju własnych przewozów bałtyckich uwzględnione zostały linje lotnicze: Puck—Kopenhaga i Puck—Kalmar względnie Sztokholm.

Jak wiadomo Puck jest idealną stacją dla hydroplanów, a odległość Gdynia—Puck, nawet Gdańsk—Puck nie jest tak wielka, ażeby utrudnić odjazd względnie przyjazd pasażerów linji lotniczej.

Wszak i obecnie linja lotnicza do Kalmaru wysyła pasażerów do Plehnendorf autobusem, a dalej wiezie ich do Neufähr motorówką. Do czasu uruchomienia naszej linji prawdopodobnie połączenie kolejowe z Puckiem dalej się rozwinie, zresztą również jest możliwe zastosowanie autobusów. Dbając o rozwój linij lotniczych wewnątrz kraju musimy również pamiętać o ich rozwoju na Bałtyku.

W innych państwach dawno już zrozumiano olbrzymią rolę komunikacji lotniczej nad morzami i jej związku z rozwojem marynarki. Francuzi swe propagandystyczne pismo Ligi Morskiej (Mer et Colonies) napełniają w 3/4 treścią lotniczą. Niemcy rozważają podczas zjazdów fachowych czy prowadzący aeroplan w komunikacji morskiej powinien być wykształconym nawigatorem itd.

U nas zagadnienia te nie istnieją poprostu dla tego, że nie istnieje cywilne lotnictwo morskie, a czas by już o stworzeniu jego pomyśleć.

Nasze badania rybołówcze

Zwiedzenie Gdyni latem przez statek badawczy szwedzki „Skagerak" naprowadza na myśl, iż środki do badań ryboznawczych morskich, jakiemi rozporządzamy jeszcze są zbyt skromne i nieskończenie ustępujemy pod tym względem naszym sąsiadom skandynawskim. Naprzykład w obecnej chwili „Skagerak" ponownie wyruszył z Göteborga dla objazdu Kategatu, dużego Beltu i zachodniego basenu bałtyckiego, mogąc wykonywać żeglugę w celach naukowych w tak posuniętej porze roku.

Pamiętajmy jednak, że i u nas wre praca, choć z nadzwyczaj skromnemi środkami w ręku naszych badaczy.

Nasz statek do badań ryboznawczych na morzu — to na razie żaglowiec dwumasztowy "Gazda" o pojemności 15 ton, wyposażony w motor pomocniczy Bolindersa.

Ten minjaturowy stateczek odbywa jednak stale podróże badawcze, a latem zapuścił się nawet w podróż dalszą, zwiedzając brzegi Bornholmu i niektóre inne części południowego basenu Bałtyku. W wyprawie wzięli udział prócz zwykłej załogi żaglowca: Dr. Lubecki jako naukowy kierownik i z nim znany ichtjolog p. Dickson, p. F. Rostkowski z dep. morskiego, który jako dyplomowany oficer okrętowy przyjął kierownictwo nawigacyjne.

Ta dalsza podróż „Gazdy“ trwała 2 tygodnie, przyczem zwiedzono liczne porty i przeprowadzono niektóre badania naukowe.

Pokazało się przytem, że miniaturowy dwumasztowiec (uzbrojenie kecz) wprawdzie posiada duże zalety nawigacyjne, jest jednak stanowczo za mały dla wykonywania dalszych podróży.

Nasze badania nad warunkami życia i wędrówek ryb na Bałtyku i na dostępach do niego, o ile mają się rozwijać równolegle do badań naszych sąsiadów północnych muszą się odbywać na statku większym, który nie tylko latem, lecz i w innych porach roku mógłby się udawać w podróże dalsze, zapewniając również personelowi naukowemu niezbędne minimum wygód i pomieszczeń do pracy.

Jak pokazało się podczas podróży „Gazdy“ dużą rolę ma również strona reprezentacyjna w tego rodzaju wyprawach. Tłumy ludności w mniejszych portach bałtyckich, szczególnie na Bornholmie gromadzą się dokoła „polskiego statku“, obserwując, zazwyczaj z dużą sympatją, poraz pierwszy u siebie nową banderę i jej reprezentantów.

Wzorowy statek dla podróży naukowych w granicach Bałtyku i morza Północnego mógłby poza usługami dla nauki znawstwa morza i życia w niem przyczynić się poważnie do propagandy naszej żywotności na Bałtyku.

Jeśli największe zasługi na polu poznania morza ma zmarły książe Monaco, to z brzegów zatoki gdańskiej, nad którą leży Monaco bałtyckie: Sopoty może wyjść również zaszczytna inicjatywa polska badania mało jeszcze zgłębionego pod niejednym względem Bałtyku.

O inne podstawy

Po zakończeniu właściwego okresu przybrzeżnej nawigacji letniej nastąpił okres, w którym statki kursują przeważnie w niedzielę i święta.

Zachodzi obecnie pytanie czy się utrzyma stała codzienna komunikacja Hel—Gdynia?

Podobno (dowiadujemy się o tem z miarodajnego źródła) losy tej kokomunikacji są niepewne, możliwe nawet że pierwotny projekt ażeby statki „Jadwiga“ i „Wanda“ kursowały na przemian Gdynia—Hel przez całą zimę, całkowicie odpadnie i linja ta zostanie całkowicie unieruchomiona.

Nie chcemy przesądzać sprawy czy linja na Hel może się rentować. W czasach przedwojennych, gdy osada Hel z braku kolei była odcięta od świata, w porze zimowej kursowały statki „Weichsel“, otrzymując subwencje roczną za przewóz poczty w wysokości 12.000 marek niemieckich. Kwota to niemała, jeśli zważyć, że przez Hel prowadziło z Gdańska dalsze połączenie do Boru i Jastarni i że nie było konkurencyjnych linji żeglugi, wobec czego Towarzystwo Weichsel mogło mieć znaczne dochody latem i nieznaczny deficyt w zimie.

Obecnie sytuacja jest o tyle zmieniona, że Hel otrzymuje pocztę koleją, coprawda w stosunku do statków z kilkugodzinnem spóźnieniem. Na dochody żeglugi zimowej liczyć nie można, jednakże linję całoroczną z Gdyni na Hel należy w każdym razie utrzymać.

Trzeba tylko dać całkiem nowe podstawy dla tej linji. Jak się pokazało podczas żeglugi letniej, nie wszystko jeszcze było uczynione ażeby tę komunikację utrzymać również na zimę.

Po pierwsze sprawa tak zwanej ulgowej jazdy, z prawem przesiadadania z kolei na statek lub ze statku na kolej w Gdyni, Sopotach lub w Gdańsku, przy warunku kupienia biletu kolejowego na półwysep.

Tego rodzaju uprawnienie wygląda na pierwszy rzut oka na ulgę, w rzeczywistości jest tylko udogodnieniem, opłaconem całkowicie przez pasażerów.

Istotnie, odległość morzem na linji Gdynia—Hel wynosi 19 kil. odległość kolejowa wynosi 77 mil. Prawo korzystania z komunikacji łamanej pasażerowi więc się nie opłaca, i jeśli zwłaszcza jedzie on II i I klasą, opłaci mu się brać bilet kolejowy tylko do Gdyni, w Gdyni zaś brać bilet nowy na statek, na którym niema rozróżnienia, co do klas i na którym bilet na Hel kosztuje 3 złote.

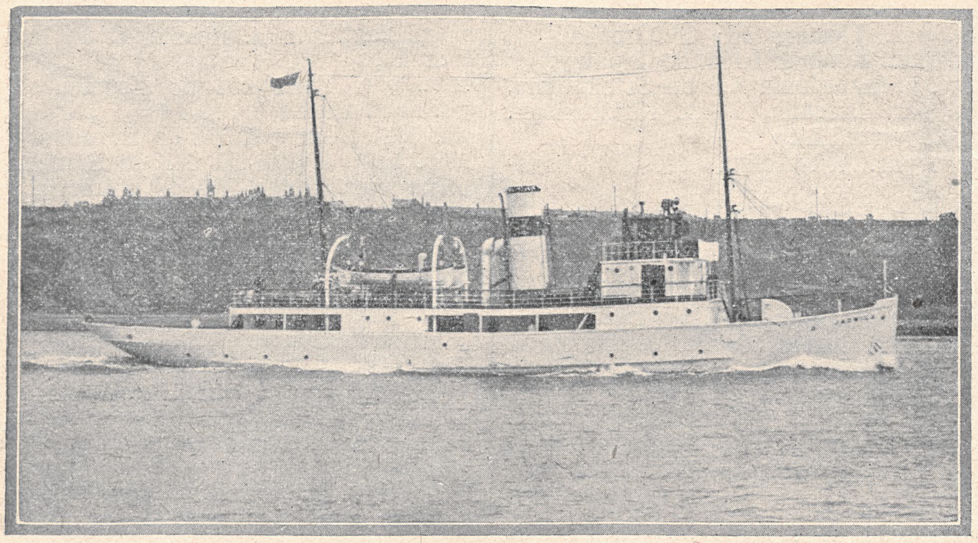
Konieczna więc jest, jak nam się wydaje, nowa organizacja łamanej taryfy w kierunku na Hel i z Helu, z zastosowaniem parowców Żeglugi Polskiej. Taryfa ta mogłaby tytułem próby obowiązywać tylko w miesiącach zimowych. Można z góry przypuszczać, że zastosowanie dwóch klas ze zredukowaniem cen w drugiej klasie zapewni parowcom należytą frekwencję. Mieszkańcy Boru i Jastarni w pewnych warunkach, udając się do Gdyni będą korzystać z łamanej taryfy z przesiadaniem na parowiec w Helu. A ponieważ w związku z warunkami klimatycznemi (łagodna zima na Helu) roboty budowlane trwają tam dłużej i rozpoczynają się wcześnie na wiosnę, więc liczyć można na to, że dość sporo osób również nie należących do ludności miejscowej będzie korzystać z tej linji. Również rybacy w pewnych warunkach będą stale korzystać z tych parowców dla jazdy do miasta np. podczas okresu silnych mrozów, podczas burzliwej pogody i t. p., kiedy podróż kutrami jest niemożliwa.

Jest zbyteczne nadmieniać jeszcze raz jak doniosłe znaczenie będzie mieć ta linja dla rozwoju miejscowości na Helu jako stacyj klimatycznych.

Musimy tylko zapewnić tej linji odpowiednią organizację, z możliwie jaknajściślejszem przystosowaniem rozkładu jazdy do miejscowych potrzeb, a cen biletów do środków podróżujących w zimie na zatoce.

Należy uwzględnić kategorje biletów abonamentowych, biletów szkolnych, biletów roboczych i t. p. Bilety abonamentowe są pożądane np: również w takiej formie, by uprawniały tylko do podróży w dnie targowe. Przy sprężystej organizacji liczyć można, iż linja zimowa Hel—Gdynia stanie się stopniowo popularną i odegra w rozwoju miejscowości na Helu olbrzymią rolę.

Jesteśmy przekonani, że dyrekcja P. P. „Żegluga Polska“ z właściwym sobie szczęśliwym zmysłem organizacyjnym rozwiąże pozytywnie trudne zadanie utrzymania codziennej komunikacji z półwyspem, tak niezbędnej dla jego mieszkańców.



Par. Żeglugi Polskiej „Jadwiga“.

Wynik regat
Nowy Jork—Santander.

Zorganizowane przez Hiszpanję regaty Ameryka—Hiszpanja szczęśliwie się zakończyły. Zwycięzcą okazał się w mniejszej klasie wypuszczony o 5 dni wcześniej od klasy większej szkuniec „Nina“ (wymawia się Ninja, nazwa jednego z trzech statków Kolumba). Nina przybyła do Santander 26-go lipca. Ciekawe, że jako drugi przyszedł w tej klasie szkuniec „Pinta“, który ma nazwę innego statku Kolumba. W tej samej klasie żeglująca „Rufa“ zatonęła, przyczem załoga została szczęśliwie wyratowana przez jeden z przejeżdżających parowców.

Dwumasztowiec Nina jest własnością Pawła Hammond z Nowego Yorku, który prowadził yacht z 8 ludźmi załogi sportowej. Yacht zbudowany jest świeżo przez niewielką stocznię Roben Bigell.

Konstruktorem yachtu jest W. Sterling Burgess. Jego główne wymiary są: 18 metrów całkowitej długości, 15,2 metra na linji wodnej, szerokość 4,4 mtr., zagłębienie 2,8 metra. Przekrój kadłuba wskazuje formy stosunkowo wąskie, w poprzecznym przekroju kształtu litery v, osobliwością statku jest przekrój podłużny, który daje główną masę podwodną i zagłębienie blisko steru, tak, że już od samego steru zaczyna się powolne wspinanie się linji kilu aż do wyjścia jej z przodu z wody. Związane jest to z osobliwością ożaglenia, obliczonego tak, że przy pomyślnym niezbyt silnym wietrze przedni maszt ma również sporo żagli, natomiast przy niepomyślnych warunkach tylko główny maszt ma spore pole żaglowe. Ciężar ołowianego kilu znajduje się pod głównym masztem z nieznaczną przewagą w stronę steru.

Waga kilu ołowianego wynosi 13,3 tony, co jest stosunkowo dużo na ożaglenie szkuńca, które w razie potrzeby może być szybko i wygodnie zmniejszone. Ogólna powierzchnia żagli wynosi 100 m², przyczem tylko główny żagiel jest niepodzielny, na przednim maszcie natomiast istnieje tylko w górnej części tak zw. żagiel rybacki trapez płócienny rozpięty pomiędzy szczytami przedniego i głównego masztu. Trapez jest zbliżony do rombu, przyczem jego pionowe boki równoległe są do masztów, z ukośnych zaś jeden jest napięty pomiędzy szczytami masztu, dolny zaś prawie równolegle do niego, mniejwięcej w połowie wysokości masztu. Prócz tego żagla jest między przednim a głównym masztem tylko żagiel wiązowy głównego masztu, zaopatrzony na dole w tramik. Przed przednim masztem są dwa żagle wiązowe, przyczem bliższy masztu właściwy wiązak ma również przy dolnej krawędzi tramik.

Taki podział pola żaglowego na poszczególne żagle pozwala w razie silnego wiatru zdjąć początkowo dziobak (zewnętrzny wiązak) i żagiel rybacki. Wówczas yacht żegluje pod głównym żaglem i dwoma wiązakami rozpiętemi przed przednim i głównym masztem. Przy dalszem wzmaganiu się wiatru zwija się jeden z tych wiązaków i oczywiście troczy się główny żagiel.

Takie rozwiązanie można uważać za nadzwyczaj szczęśliwe, gdyż pozwala bez żadnych zmian i podnoszeń nowych żagli w razie nadejścia wichru przekształcić się na jednomasztowiec. Stąd też jest zrozumiałe dlaczego owręże główne, ołowiany kil i największe zanurzenie przeniesione są tak daleko w tył.

W klasie dużych yachtów zwyciężył yacht „Elena“ prowadzona przez Johna M. Barra.



Kronika światowa

ŁOTWA.

Dalsze poparcie dla prywatnych osób na zakup statków morskich. Komisja pożyczkowa banku hipotecznego przyznała pożyczki na zakup okrętów firmie „James Sizy“, kapitanowi Frejmanowi i lipawskiemu ajentowi okrętowemu Grunwaldowi.

Każda z powyższych osób otrzymuje 80—100 000 łatów. Na mocy takich samych pożyczek nabywane są w obecnej chwili zagranicą statki przez kapitana Grauca i Ryskiego Towarzystwa Żeglugi.

Rozwój ruchu w portach łotewskich. W ostatnim roku nastąpiło silne ożywienie ruchu statków w portach łotewskich, co tłumaczy się w dużej mierze wzmożeniem eksportu drzewa rosyjskiego, pewnem ożywieniem handlowym na Łotwie i zwiększeniem tonażu łotewskiego, który przyciąga ładunki w kierunku na porty łotewskie.

W roku 1926 do wszystkich portów łotewskich razem zawinęło przeciętnie miesięcznie 117 000 t. r. n. tonażu statkowego, w roku 1927-ym 131 000 t. r. n. miesięcznie, a w pierwszej połowie roku bieżącego 158 000 t. r. n. miesięcznie. Wzrost faktyczny w całym roku 1928-ym będzie znacznie większy, gdyż pierwsze miesiące roku odznaczają się z powodu przeszkód lodowych zmniejszonym ruchem.

Razem w portach łotewskich w pierwszej połowie bieżącego roku zawinęło tonażu statków 947 000 t. r. n.

Porównując te liczby z liczbami innych państw bałtyckich otrzymujemy następujące zestawienia za pierwszą połowę 1927 roku:

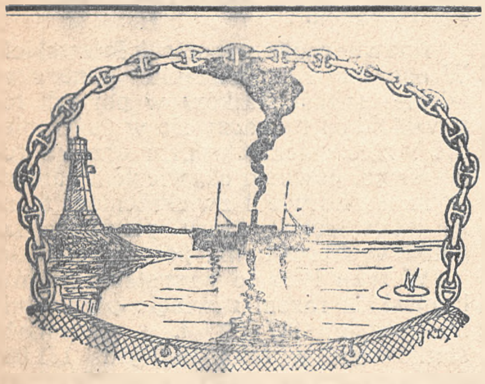
Łotwa 947 000 t. r. n.
Estonja 445 000 t. r. n.
Litwa 212 000 t. r. n.

Dalsza rozbudowa portu ryskiego. W łotewskiem ministerstwie skarbu odbyły się narady dyrektora departamentu ministerstwa pod przewodnictwem ministra finansów dotyczące organizacji towarowego tranzytu sowiecko-rosyjskiego w zimie i rozbudowy portu ryskiego w związku z niem.

Konieczność powiększenia portu wywołana jest zwiększeniem eksportu drzewa do takiego stopnia, że przystanie zawalone są drzewem, uniemożliwiając dostęp do statków towarów z innych wagonów. Również składy towarowe są w tej części portu całkowicie zajęte, wobec czego towar się składuje pod gołem niebem. W porcie t. zw. eksportowym wyładowuje się i załadowują się prawie wszystkie statki przybywające do Rygi, mimo, że port ten jest stosunkowo mały. Są w nim techniczne urządzenia do przeładunku towarów, jednak żegluga cierpi z powodu ciasnoty. Przytem przedstawicielstwo sowiecko-rosyjskie korzysta w dużej mierze z tego obwodu i traktuje go niemal jako swoją własność.

Istnieje szereg projektów nowych urządzeń do przechowania towarów i przystosowania do ruchu okrętowego nowych nabrzeży. Przewiduje się bu-

dowa szop pomiędzy spichrzami, dla ochrony towaru od opadów. Inny projekt przewiduje przedłużenie portu eksportowego o 600 metrów. Radykalniejszy projekt przewiduje rozdział towarów szerszy niż obecnie, na cały port ryski. Np. w Mühlgrabenie, gdzie istnieje większa głębokość (21 stóp) cumuje się zazwyczaj tylko jeden do dwuch statków. Istnieje pomysł — część towarów, szczególnie ładownie drzewa, przerzucić do Mühlgrabenu. W tym celu wybrano specjalną komisję z przedstawicieli ministerstwa skarbu, komunikacji, komitetu giełdowego i przemysłowców drzewnych.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

15 września:
łot. par. **Krivs** 823 do Pargasu,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
łot. par. **Windau** 948 do Windawy,
szw. par. **Kjell** 687 do Klagshamnu,
norw. par. **Vossa** 775 do Tofte.
16 września:
norw. par. **Aud** 683 do Trondhjem.
17 września:
szw. par. **Mercur** 800 do Uddevalli.
18 września:
łot. par. **Laimons** 199 do Faaborga,
szw. par. **Aegir** 754 do Landskrony.
19 września:
szw. par. **Ellen** 948 do Kotki,
łot. par. **Kaupo** 1 457 do Göteborga,
duń. par. **Feddy** 562 do Nakskov,
szw. par. **Cecil** 776 do Göteborga,
szw. par. **Gustaf Wasa** 978 do Trelleborga,
szw. par. **Eriksborg** 833 do Fagerwiku,
pol. par. **Robur III** 1 193 do Gandawy.
20 września:
łot. par. **Liva** 271 do Lipawy,
szw. par. **Allegro** 1 150 do Limnhamnu.
21 września:
niem. par. **Käthe** 643 do Trangsundu,
22 września:
niem. par. **Fricka** 1 583 do Gefle.
łot. par. **Viesturs** 346 do Grenaa,
łot. par. **Kuldiga** 1 187 do Lipawy,
szw. p. **Macedonia** 933 do Sztokholmu,
łot. par. **Auseklis** 721 do Kirkkoniemi.
23 września:
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Skogshall,
łot. par. **Percy** 437 do Rygi,
szw par. **Trio** 832 do Ystadu,
24 września:
norw. par. **Oroa** 660 do Kristiansundu.
pol. par. **Kraków** 1 122 do Holtenau,
szw. par. **Gusten** 353 do Helsingborga.
Statki powyższe wywiozły łącznie 58 000 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

14 września:
niem. par. **Westphalia** 513 do Ekenäs,
hld. par. **Tyne** 877 do Gandawy,
wł. par. **Rosalia** 2 673 do Gibraltaru,
pol. par. **Robur II** 798 do Sztokholmu,
niem. p. **Heinz Ferdinand** 538 do Kotki,
łot. par. **Kurbads** 1 312 do Kirkkoniemi.
15 września:
szw. par. **Robert** 1 604 do Göteborga,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Havru,
est. par. **Borghild** 431 do Aarhus,
niem. żagl. z mot. **Immanuel** 74 do Koldsbykaas,
duń. żagl. z mot. **Aage** 56 do Hov,
szw. par. **Pan** 526 do Helsingborga,
norw. par. **Gaula** 647 do Göteborga.
16 września:
szw. par. **Nancy** 320 do Helsingör,
niem. par. **Bonus** 519 do Lubeki,
grecki par. **Despina Lemos** 1 895 do Wenecji,
łot. par. **Ausma** 1 121 do Abo,
niem. żagl. z mot. **Herma** 47 do Skillinge,
duń. żagl. **Torgus** 70 do Nexö,
norw. par. **Aina** 376 do Ebelfortu,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
szw. par. **Gusten** 355 do Höganaes,
łot. par. **Kandawa** 1 170 do Rygi.
17 września:
norw. par. **Orion** 489 do Trangsundu,
norw. par. **Draco** 239 do Holmestrandu,
fr. par. **Argonne** 1 202 do Bordeaux,
szw. par. **Ragnar** 430 do Malmö,
duń. żagl. z mot. **Amager** 60 do Freesö,
fr. par. **Parame** 1 663 do Nantes,
duń. żagl. z mot. **Bonavista** 67 do Marstallu,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
norw. żag. z mot. **Karise** 321 do Fredrikshavnu,
hld. par. **Leonora** 1 363 do Nantes.
18 września:
norw. par. **Alstad** 1 894 do Göteborga,
szw. par. **Largo** 336 do Göteborga,
duń. par. **Frida** 1 270 do Landskrony,
szw. par. **Atlantic** 709 do Köpingu,
niem. mot. **Hermann Bohnekamp** 582 do Wyborga,
szw. par. **Ferdiborg** 242 do Drammen,
szw. par. **Josef Bergendorff** 366 do Skoghall,
łot. par. **Consuls P. Dannebergs** 1 744 do Rygi.
szw. par. **Trelleborg** 378 do Kłajpedy,
ang. par. **Sandysike** 993 do Sztokholmu,
norw. par. **Bauta** 944 do Fredrikstadu.
19 września:
niem. żagl. z mot. **Helene** 40 do Marstallu,
szw. par. **Ymer** 602 do Ystadu.
gd. licht. **Danzig I** 570 i
gd. licht. **Danzig II** 596 do Svendborga,
szw. licht. **Halsta III** 473 do Steege,
niem. mot. **Peter** 194 do Korsöru,
szw. par. **Rewa** 715 do Vesteras,
duń. żagl. z mot. **Anna** 60 do Rönne,
czsł. żagl. z mot. **Melnik** 64 do Landskrony,
szw. par. **Anvall** 500 do Lulea.
20 września:
duń. żagl. z mot. **Söstrene** 49 do Dagelykke.
niem. par. **Woglinde** 1 193 do Malmö,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Malmö,
duń. par. **Belgien** 1 173 do Oslo,
szw. ż. z m. **Elin** 69 do Hven,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 do Ekenäs.
21 września:
szw. par. **Gudrun** 452 do Karlshamnu,
pol. par. **Tczew** 344 do Korsöru,
pol. par. **Robur I** 577 do Sztokholmu,
niem. par. **Charlotte Cords** 1 049 do Helsingforsu,
szw. par. **Skandia** 833 do Trelleborga,
niem. par. **Orion** 260 do Drammen,
norw. par. **Albatros** 1 922 do Archangielska,
duń. par. **Norden** 211 do Wisby,
fr. par. **Chef Mecanicien Armand Blanc** 1586 do Rouen,
szw. par. **Gylsboda** 133 na Bornholm,
szw. par. **Wira** 249 do Malmö,
niem. par. **Vinette** 299 do Kłajpedy,
norw. żagl. z mot. **Höjaas** 247 do Sandefjordu.
22 września:
szw. żag. z mot. **Linea** 56 do Raa,
norw. par. **Jomaas** 880 do Tromsö,
norw. par. **Speed** 786 do Halmstadu,
duń. par. **N. C. Monberg** 1 329 do Kopenhagi,
niem. par. **Hermann Otto Ippen XIV** 382 do Faxe,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga (i z towarem),
szw. żagl. z mot. **Cab** 93 do Svaneke,
niem. par. **W. C. Frohne** 189 do Ballen,
norw. par. **Gunnar** 714 do Trangsundu,
duń. par. **Viktoria** 1 160 do Kopenhago,
szw. par. **Iwar** 714 do Pargasu.
23 września:
szw. par. **Mary** 283 do Lemvigu,
szw. par. **Ribersborg** 705 do Varbergu,
szw. par. **Oddevold** 664 do Nyköpingu,
norw. par. **Jern** 530 do Fineide,
szw. par. **Carlsten** 334 do Oaxen.
24 września:
wł. par. **Monte Nevoso** 3 664 do Genui,
duń. par. **Bothal** 1 123 do Kopenhagi,
grecki par. **Orion** 2 081 do Genui,
łot. par. **Krimulda** 1 150 do Lipawy.
szw. par. **Nordöst** 628 do Karlstadu,
fr. par. **Ostrevvent** 916 do Gäteborga,
szw. par. **Erik** 123 do Masnedsundu.
25 września:
fr. par. **Depute Georges Chaigne** 1 182 do Rouen,
niem. mot. **Annie** 94 do Vejle,
ang. par. **Harlyn** 1 200 da Aalborga,
duń. żagl. **Maagen** 63 do Niobe,
duń. par. **Dania** 1 390 do Aarhus.

hld. par. **Drechstrom** 949 do Kłajpedy,
szw. par. **Figge** 286 do Stavangeru,
gd. par. **Etzel** 593 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 177 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

15 września:
norw. par. **Jotun** 308 do Westhartlepoolu,
ang. par. **Kenrix** 317 do Tynedocku,
hld. par. **Piet Hein** 203 do Londynu,
duń. par. **Gunhild** 682 do Londynu,
duń. par. **Hindsholm** 876 do Liverpoolu (i z towarem),
niem. par. **Gerda Kunstmann** 320 do Rotterdamu.
18 września:
niem. par. **Scharhörn** 115 do Horsensu.
19 września:
niem. par. **Eduard** 574 do Antwerpji (i ze zbożem),
niem. par. **Arnold Köpke** 430 do Amsterdamu,
niem. żagl. z mot. **Erna** 96 do Svendborga (i z grochem).
20 września:
duń. par. **Tiber** 822 do Bordeaux (i z tow.),
fr. par. **Normanville** 1 054 do Bordeaux (i z tow.).
21 września:
niem. par. **Freya** 826 do Calais.
22 września:
niem. par. **Käte** 267 do Hamburga.
24 września:
norw. par. **Eina** 376 do Horten,
niem. p. **Consul Poppe** 877 do Haaren.

Statki powyższe wywiozły łącznie 34 200 m drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

22 września:
norw. par. cyst. **Meryl** 253 do Oslo.

Statek powyższy wywiózł 480 ton cukru.

Wywóz cementu przez port gdański

17 września:
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu.

Statek powyższy wywiózł 350 ton cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

15 września:
szw. żagl. z m. **Sidonia** 54 z Nakskov,
est. par. **Briim** 302 z Aarhus.
16 września:
niem. par. **Orion** 220 z Cuxhaven,
est. żagl. z mot. **Mall** 77 z Narwy.
17 września:
norw. par. **Jern** 530 z Helsingborga.
18 września:
niem. ż. z mot. **Delphin III** 60 z Vejle.
21 września:
gd. par. **F. G. Reinhold** 706 z Rotterdamu.
22 września:
szw. ż. z mot. **Göta** 59 z Sarpsborga,
niem. par. **Johann Ahrens** 538 z Londynu,
norw. par. **Mari** 279 z Kopenhagi.
23 września:
niem. par. **Karl Fr. Larsen** 686 z Londynu.
24 września:
ang. par. **Keingham** 2 336 z Montrealu.
25 września:
duń. żagl. z mot. **Minde** 61 z Drammen,
duń. żagl. z mot. **Nanny** 61 z Horsensu,

Statki powyższe przywiozły łącznie 13 700 ton żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

17 września:
pol. par. **Robur I** 577 z Norrköpingu.
21 września:
pol. par. **Katowice** 1 108 z Lulea.

Statki powyższe przywozły łącznie 3 900 ton rudy.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

17 września:
fr. par. **Martine** 1 517 z Casablanca.
24 września:
ang. par. **Roseworth** 1 408 z Sfaxu.

Statki powyższe przywiozły łacznie 5 600 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

14 września:
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
łot. par. **Laimons** 198 z Lipawy.
15 września:
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
fr. par. **Lussac** 864 z Królewca.
16 września:
niem. par. **Arcona** 303 z Szczecina,
duń. par. **Tiber** 823 z Bordeaux.
17 września:
niem. par. **Imatra** 54 z Lubeki,
hld. par. **Nero** 334 z Amsterdamu,
pol. par. **Niemen** 1 844 z Helsingforsu,
niem. par. **Birgit** 196 z Hamburga,
niem. par. **Juno** 327 z Rotterdamu.
18 września:
gd. par. **Etzel** 593 z Stronsay przez Antwerpię (i ze śledźmi),
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
łot. par. **Laima** 223 z Bollsta.
19 września:
ang. p. **Kolpino** 1 565 z Hullu (i z pas.
niem. par. **Marianne** 609 z Hamburga,
niem. par. **Liane** 299 z Rotterdamu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
20 września:
szw. par. **Sven** 191 z Göteborga,
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Rygi (i pas.).
21 września:
duń. par. **Polonia** 4519 z Nowego Jorku (i z pas.),
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
niem. par. **Ceres** 363 z Rotterdamu.
22 września:
niem. par. **Hinrich** 308 z Hamburga (i ze zbożem),
niem. par. **Rudolf** 142 z Szczecina.
23 września:
norw. par. **Bomma** 461 z Helsingborga,
duń. par. **Hjortholm** 248 z Aalborga,
fr. par. **Caudebec** 796 z Bordeaux,
szw. par. **Themis** 383 z Bergen.
24 września:
szw. par. **Rurik** 257 z Sztokholmu,
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu,
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus,
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki.
szw. par. **Egon** 291 z Kłajpedy.
niem. par. **Bonus** 519 z Hamburga,
niem. par. **Doris** 324 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

14 września:
ang. p. **Kowno** 1 477 do Hull (i z pas.),
duń. par. **Katholm** 877 do Lipawy,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Erna** 491 do Rygi.
15 września:
niem. par. **Samland** 453 do Hamburga,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Luna** 279 do Delfzijlu,
niem. par. **Alice** 175 do Hamburga,
duń. par. **Hindsholm** 876 do Liverpoolu (i z drzewem),
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy.
17 września:
norw. par. **Ara** 557 do Göteborga,
niem. par. **Wilhelm** 406 do Wyborga,
szw. par. **Libau** 173 do Helsingforsu,
duń. par. **Niord** 285 do Aarhus.
18 września:
duń. par. **Estonia** 3 820 do Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Andromeda** 363 do Antwerpji,
niem. par. **Imatra** 544 do Kotki.
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy,
niem. par. **Rhea** 293 do Antwerpji,
ang. p. **Haarlem** 565 do Grangemouth,
niem. par. **Arcona** 303 do Kłajpedy,
fr. par. **Lussac** 864 do Dunkerki.
niem. par. **Juno** 327 do Królewca.
20 września:
hld. par. **Nero** 334 do Amsterdamu,
duń. par. **Tiber** 822 do Bordeaux (i z drzewem),
ang. par. **Baltannic** 1034 do Londynu (i z pas.),
fr. par. **Normanville** 1 054 do Bordeaux (i z drzewem).
21 września:
ang. p. **Kolpino** 1 465 do Hull (i z pas.),
niem. par. **Birgit** 175 do Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.).
22 września:
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga (i z węglem),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
niem. par. **Rudolf** 142 do Szczecina,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. par. **Sven** 191 do Helsingforsu.
23 września:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pasaż.).
25 września:
niem. par. **Wiborg** 350 do Wyborga.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
28. 9.	z Rygi	do Le Havre	29. 9.	Virginie	Cie Generale
7. 10.	z Kłajpedy	" "	7. 10.	Pologne	Transatlantique
12. 10.	z Rygi	" "	13. 10.	Virginie	"
20. 10.	z Havru	" Rio de Janeiro	21. 10.	Światowid	Chargeurs Reunis

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
30. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	9. 10.	Lituania	Baltic America Line
18. 10.	" "	" "	25. 10.	Estonia	"
8. 11.	" "	" "	13. 11.	Polonja	"
27. 11.	" "	" "	4. 12.	Lituania	Un. Baltic Corp.
25. 9.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	25. 9.	Baltara	"
28. 9.	" Lipawy	" Londynu	28. 9.	"	"
1. 10.	" Londynu	" Londynu	5. 10.	Tasso	Ellerman & Wilson
2. 19.	" Hull	" Hull	5. 10.	Kolpino	"
8. 10.	" Londynu	" Londynu	12. 10.	Smolensk	"
9. 10.	" Hull	" Hull	12. 10.	Kowno	"

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927 . . . . 10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927 . . . . . . 6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.